Infrastructure Canada

Rapport ministériel sur le rendement

2006-2007

La version papier a été signée par :

L'honorable Lawrence Cannon
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Table des matières

Section I : Vue d'ensemble 1

Message du Ministre 1

Déclaration de la direction 3

1.1 Renseignements sommaires 4

1.2 Tableau de concordance de l'architecture des activités du programme (AAP) 6

1.3 Sommaire du rendement ministériel 9

1.3.1 Rendement relativement au résultat stratégique, aux priorités et aux accomplissements du Ministère 9

1.3.2 Progrès réalisés en fonction des priorités organisationnelles 11

1.3.3 Environnement opérationnel et enjeux 18

1.3.4 Liens avec les domaines de résultat du gouvernement du Canada 20

Section II : Analyse des activités du programme selon le résultat stratégique 21

2.1 Activité du programme 1 : Investissements dans les infrastructures 22

2.2 Activité du programme 2 : Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats 36

Section III : Renseignements supplémentaires 45

3.1 Information sur la structure organisationnelle 45

3.2 Tableaux supplémentaires 47

Section IV : Autres sujets d'intérêt 69

4.1 Initiatives d'administration et de gestion ministérielles 69

4.2 Renseignements additionnels sur les programmes d'investissement en infrastructure 76

4.3 Contacts 84

Section I : Vue d'ensemble

Message du Ministre

Lawrence Cannon, C.P., député

En tant que ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, j'ai le plaisir de présenter le Rapport ministériel sur le rendement d'Infrastructure Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2007.

Le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, qui comprend Infrastructure Canada, contribue à notre croissance économique et notre durabilité environnementale. Le rôle du Portefeuille est également d'assurer la sécurité des infrastructures de transport.

Nous avons connu une année très chargée. Le gouvernement du Canada a présenté deux budgets comprenant un engagement historique de 33 milliards de dollars pour les sept prochaines années, dans le cadre du nouveau plan d'infrastructure *Chantiers Canada*. En offrant ce financement à long terme de l'infrastructure, qui atteint un niveau sans précédent, on reconnaît que pour soutenir la concurrence dans l'économie actuelle, il faut mettre en place une infrastructure de calibre mondial pour garantir la libre circulation des gens, des biens et des services sur nos routes et nos ponts, ainsi que dans nos ports et nos portes d'accès. Le plan *Chantiers Canada* appuiera également l'environnement grâce à des investissements dans le transport en commun, l'énergie verte, l'eau et le traitement des eaux usées, ainsi que le réaménagement des sites contaminés.

Le plan *Chantiers Canada* tient compte des commentaires reçus au cours de l'été 2006 de la part des provinces, des territoires, du secteur municipal et de divers intervenants. Le plan vise des questions importantes pour les Canadiens, comme la sécurité des routes et des ponts, la qualité de l'environnement et la vigueur de l'économie. Nous avons l'intention de mettre l'accent sur ces éléments importants pour les Canadiens dans l'ensemble du pays.

En fait, nous allons déjà de l'avant. Par exemple, le gouvernement du Canada s'est engagé à verser 26,7 millions de dollars pour contribuer au nettoyage du port de Saint John, au Nouveau-Brunswick, et 150 millions de dollars pour le jumelage de la route 63 en Alberta. Nous nous sommes également engagés à verser des fonds de 332,5 millions de dollars pour terminer le projet d'expansion du canal de dérivation de la rivière Rouge, au Manitoba.

De plus, les collectivités investissent les fonds de la taxe sur l'essence pour améliorer l'infrastructure et l'environnement. Toutes les provinces et tous les territoires ont reçu leur part des fonds de 1,3 milliard de dollars prévus aux termes du Fonds destiné au transport en commun et de la Fiducie d'investissement pour le transport en commun. Enfin, le gouvernement du Canada a annoncé un financement de près d'un milliard de dollars pour améliorer le transport en commun dans la région du Grand Toronto.

Il reste de nombreux défis à relever. Infrastructure Canada, qui fait partie du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, est déterminé à bâtir un Canada moderne – un Canada plus fort, plus sécuritaire et meilleur.

La version papier a été signée par :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Déclaration de la direction

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport ministériel sur le rendement 2006-2007* d'Infrastructure Canada.

Ce document a été préparé conformément aux principes sur la présentation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2006-2007 : Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement.*

- Il répond aux exigences particulières de présentation de rapports énoncées dans ledit guide du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il repose sur l'Architecture d'activités de programme qui a été approuvée par le Ministère et précisée dans la Structure de gestion des ressources et des résultats;
- Il présente une information cohérente, exhaustive, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base de responsabilisation pour les résultats réalisés grâce aux ressources et aux autorisations qui lui sont confiées;
- Il présente un rapport financier fondé sur les chiffres approuvés du Budget principal des dépenses et des Comptes publics du Canada.

La version papier a été signée par :

Louis Ranger
Administrateur général
Infrastructure et Collectivités

1.1 Renseignements sommaires

La mission d'Infrastructure Canada est de bâtir une infrastructure publique de renommée internationale qui contribue à faire croître l'économie du Canada, à assainir l'environnement et à renforcer les collectivités pour le compte des Canadiens. Le Rapport ministériel sur le rendement (RMR) présente des renseignements sur les activités et les réalisations d'Infrastructure Canada au cours de l'exercice 2006-2007 contre les résultats escomptés figurant dans le Rapport sur les plans et les priorités pour 2006-2007. Durant cette année, le gouvernement fédéral a pris d'importants engagements supplémentaires pour bâtir et moderniser les infrastructures au Canada afin d'appuyer l'économie, l'environnement et la qualité de vie au Canada.

Raison d'être du Ministère – *Infrastructure Canada a comme mission d'aider à bâtir des collectivités durables où les Canadiens bénéficient d'infrastructures publiques de calibre mondial.*[1]

Le Canada doit demeurer concurrentiel et productif tout en assurant la qualité de vie des Canadiens. Le gouvernement du Canada est conscient que les infrastructures publiques de calibre mondial, qui comprennent les systèmes d'approvisionnement en eau potable sécuritaires et fiables et les réseaux de transports efficaces, sont essentielles à l'atteinte de ces objectifs. Dans le budget 2007 qui a été déposé en mars, on reconnaît que les Canadiens accordent de l'importance à une infrastructure qui est accessible et moderne. Celle-ci permet aux gens de se déplacer et aux marchés de s'approvisionner en bien, contribuant ainsi à faire croître et prospérer notre économie. Grâce au transport en commun et aux systèmes de traitement des eaux résiduaires, les investissements dans l'infrastructure aideront à assainir le Canada et à rendre le pays plus écologique. Investir dans l'infrastructure contribue à faire ce qui suit :

- assurer le transport des biens vers les marchés rapidement et sans heurts;
- réduire le temps que les gens passent sur la route à se déplacer, ce qui veut dire se rendre plus rapidement du travail à la maison;
- approvisionner les Canadiens en eau saine;
- renforcer les collectivités.

1 *Infrastructure publique* désigne « les biens matériels indispensables pour appuyer la prestation des services publics ».

Le gouvernement s'engage à travailler en partenariat avec les provinces, les territoires, les municipalités ainsi que les secteurs public et privé pour renforcer les capacités du Canada, et ce, au profit de l'ensemble de la population canadienne. Infrastructure Canada a été créé en 2002 pour diriger les efforts du gouvernement du Canada dans le but d'aborder les enjeux en matière d'infrastructure avec lesquels les villes, les collectivités et les régions canadiennes doivent transiger.

Pour répondre à cette priorité du gouvernement, Infrastructure Canada est responsable de la prestation et de la coordination de plusieurs programmes de financement et travaille à l'élaboration de politiques et de partenariats ainsi qu'à l'acquisition de connaissances pour soutenir ceux-ci.

En février 2006, Infrastructure Canada et Transports Canada ont été regroupés sous un nouveau portefeuille appelé *Transports, Infrastructure et Collectivités* (TIC), lequel inclut 16 sociétés d'État. En août 2006, on a désigné un seul sous ministre comme responsable de la gestion d'Infrastructure Canada et de Transports Canada. Le portefeuille de TIC s'occupe de traiter de divers enjeux touchant la population canadienne, notamment la modernisation de l'infrastructure publique ainsi que l'assainissement durable de l'environnement et la croissance durable de l'économie. Transports Canada, de même que les autres organisations du Portefeuille, présente leurs plans annuels et leurs rapports sur le rendement distinctement.

Tableau 1.1 : Ressources financières (en 1 000 $), 2006-2007

Dépenses prévues	Dépenses totales autorisées	Dépenses actuelles
2 468 311	2 127 643	1 471 134

L'écart entre les dépenses totales autorisées et les dépenses actuelles est adressé dans le texte pour le tableau 3.1 dans la section III.

Tableau 1.2 : Ressources humaines (Équivalents temps plein), 2006-2007

Prévues	Dépenses réelles	Différence
220	185	35

1.2 Tableau de concordance de l'architecture des activités du programme (AAP)

En s'appuyant sur l'expérience qu'il a acquise en mettant en œuvre des programmes d'infrastructure et en tenant compte de l'envergure des changements qui ont été apportés à ses responsabilités au cours des dernières années, Infrastructure Canada a reçu l'approbation du Conseil du Trésor de modifier son APP au printemps 2006.

Ancien résultat stratégique	*Résultat stratégique révisé*
Atteindre les objectifs prioritaires des Canadiens sur le plan de l'infrastructure afin de contribuer à la qualité de vie, à la qualité de l'environnement, à la croissance économique, au développement rural et urbain, à l'innovation et au commerce international.	Améliorer la durabilité de nos villes et collectivités, ainsi que l'infrastructure publique locale, régionale et nationale du Canada pour améliorer la qualité de vie économique, sociale, culturelle et environnementale des Canadiens.

Le résultat stratégique révisé était plus étroitement lié aux priorités du gouvernement établies pour 2006-2007, et reflétait plus adéquatement le mandat élargi du Ministère y compris son rôle en rapport à sa contribution envers la durabilité des villes et des collectivités. L'AAP révisée représente plus adéquatement comment Infrastructure Canada alloue et gère les ressources dont elle est responsable pour remplir ses résultats escomptés.

Dans le tableau 1.3, on compare l'AAP révisée à l'ancien, du point de vue des activités du programme et des niveaux de financement. Ces changements reflètent l'expérience qui a été acquise à la suite de l'application des programmes d'infrastructure, des récentes réorganisations des fonctions ainsi que de l'élaboration à l'échelle du Ministère d'un cadre de responsabilisation de gestion et d'une structure de rapport. La réorganisation qui s'est faite reflète le résultat stratégique révisé, et l'AAP tient compte du transfert du portefeuille des sociétés d'État à Transports Canada.[2] Dans le cadre de

2 Les quatre sociétés d'État (transférées dans le nouveau portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en 2005-2006) sont les suivantes : Société immobilière du Canada limitée, Société du Vieux-Port de Montréal inc., Downsview Park inc. et Queens Quay West Land Corporation.

l'AAP révisée, Infrastructure Canada est composé de trois programmes d'activité : Investissements dans les infrastructures, Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats et Administration ministérielle. Voici une brève description de ces trois programmes.

1. ***Investissements dans les infrastructures :*** Cette activité de programme comprend tous les programmes d'infrastructure qui sont exécutés grâce à des paiements de transfert ainsi que les fonctions connexes de gestion et de surveillance de programmes. Elle contribue à la construction, au renouvellement et à l'amélioration de l'infrastructure publique au Canada ainsi qu'au renforcement de la capacité de régler les questions qui touchent l'infrastructure et les collectivités, et ce, en partenariat avec d'autres parties intéressées. Pour obtenir plus de détails en ce sens, veuillez lire la section II du présent document.

2. ***Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats :*** Cette activité englobe les activités liées à l'élaboration de politiques, au développement des connaissances, à la recherche et à l'analyse ainsi qu'à l'établissement de partenariats. Elle vise à concevoir des politiques qui sont fondées sur la recherche et de solides partenariats de manière à répondre aux questions existantes et nouvelles et saisir les possibilités qui se présentent. Pour obtenir plus de détails en ce sens, veuillez lire la section II du présent document.

3. ***Administration ministérielle :*** Cette activité regroupe le Bureau de l'administrateur général, les Communications, les Services ministériels et les Services juridiques. Elle favorise l'excellence en matière de gestion de programme et de gestion ministérielle dans le but d'appuyer les priorités d'Infrastructure Canada. Pour obtenir plus de détails en ce sens, veuillez lire la section IV du présent document.

Tableau 1.3 : Infrastructure Canada : Architecture des activités du programme révisée – Budget principal des dépenses 2006-2007 (en 1 000 $)

Ancien résultat stratégique	Résultat stratégique révisé	Motif du changement
Atteindre les objectifs prioritaires des Canadiens sur le plan de l'infrastructure afin de contribuer à la qualité de vie, à la qualité de l'environnement, à la croissance économique, au développement rural et urbain, à l'innovation et au commerce international.	Améliorer la durabilité de nos villes et collectivités, ainsi que l'infrastructure publique locale, régionale et nationale du Canada pour améliorer la qualité de vie économique, sociale, culturelle et environnementale des Canadiens.	Ce résultat stratégique révisé reflète mieux le mandat et la vision d'Infrastructure Canada et est lié aux priorités du gouvernement.
Anciennes activités du programme	**Activités du programme révisées**	**Motif du changement**
1. Infrastructure et Collectivités 1 824 127 $	1. Investissements dans les infrastructures 1 808 681 $ 2. Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats 15 446 $	Mise au point d'un meilleur cadre de responsabilisation et d'une meilleure structure de rapport.
2. Gestion du portefeuille des sociétés d'État 22 989 $[3]	Supprimé 22 989 $	Transports Canada assume maintenant cette responsabilité.
3. Administration ministérielle[4]	3. Administration ministérielle[4]	Retrait des activités des Communications d'Infrastructure et des Collectivités (puisqu'elles soutiennent l'ensemble des activités ministérielles).

Cette nouvelle organisation représente plus fidèlement les principaux objectifs de réussite et fait en sorte de renforcer la préparation du rapport ministériel sur le rendement. Pour obtenir plus de détails en ce sens, veuillez lire la section III du présent document.

3 Bien qu'il ait été annoncé au cours de l'exercice financier 2005-2006, le transfert des sociétés d'État a effectivement eu lieu en 2006-2007.

4 Puisque l'Administration ministérielle soutient les activités 1 et 2, le financement est calculé au prorata de chaque activité.

1.3 Sommaire du rendement ministériel

1.3.1 Rendement relativement au résultat stratégique, aux priorités et aux accomplissements du Ministère

Le tableau 1.4 résume le rendement qui a été obtenu basé sur les résultats escomptés par rapport au résultat stratégique, aux priorités et aux activités du programme du Ministère.

Tableau 1.4 : Sommaire du rendement relativement au résultat stratégique, aux priorités et aux accomplissements du Ministère

Rendement obtenu				
Résultat stratégique : Améliorer la durabilité de nos villes et collectivités, ainsi que l'infrastructure publique locale, régionale et nationale du Canada pour améliorer la qualité de vie économique, sociale, culturelle et environnementale des Canadiens.			2006-2007 (en 1 000 $)	
Priorité et type	**Activité du programme**	**Résultats escomptés et accomplissements**	**Dépenses prévues**	**Dépenses réelles**
1. Assurer le financement des programmes approuvés (en cours)	**1– Investissements dans les infrastructures** Infrastructure Canada assure la prestation et la coordination des programmes fédéraux d'infrastructure publique suivants : • Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS); • Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF); • Programme infrastructures Canada (PIC); • Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR); • Fonds de la taxe sur l'essence (FTE); • Fonds destinés au transport en commun (FTC).	**Résultats atteints pour la période visée par l'exercice** • Annonce ou autorisation de 4 923 projets; octroi de plus de 7,1 milliards de $ avant le 31 mars 2007 aux termes du FCIS, du FIF, du PIC et du FIMR, dont 2 970 projets « verts ». • Annonce de 16 nouveaux projets aux termes du FCIS; financement total du gouvernement fédéral de 924,1 millions de $. • Annonce de trois nouveaux projets du FIF; octroi de 72 millions de $ du gouvernement fédéral. • Autorisation de 12 nouveaux projets aux termes du PIC; octroi de 2,7 millions de $ du gouvernement fédéral (étape de réduction progressive des activités du programme). • Autorisation de 636 nouveaux projets du FIMR; octroi de 444 millions de $ du gouvernement fédéral. • Fonds complémentaires de 200 millions de $ provenant du budget 2006 aux termes du FIMR (autorisation reçue et projets en cours d'exécution). • Signature de tous les accords de financement provinciaux et territoriaux non conclus du FTE et du FTC. • Transfert de 590,2 millions de $ du FTE et de 19,1 millions de $ du FTC avant le 31 mars 2007.	**2 448 418**	**1 455 063**

Suite à la page suivante

Suite de la page précédente

Priorité et type	Activité du programme	Résultats escomptés et accomplissements	Dépenses prévues	Dépenses réelles
2. Élaborer des politiques, développer les connaissances et établir des partenariats (en cours)	**2 – Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats** • Mettre au point des politiques stratégiques qui sont axées sur des connaissances approfondies et de solides relations • Construire et maintenir un savoir-faire, des partenariats et des réseaux pour effectuer des recherches, communiquer des connaissances et élaborer des options stratégiques. • Collaborer avec des organismes internationaux pour mettre au point des politiques et faire des recherches sur l'infrastructure, les villes et les collectivités.	**Résultats atteints pour la période visée par l'exercice** • Soutien aux politiques fourni grâce à la mise au point d'un plan à long terme sur l'infrastructure dans le but de répondre aux besoins s'y rattachant. • Maintien et renforcement de solides partenariats établis avec les agences de développement régional, les provinces, les territoires, les Premières Nations et les parties concernées. • Tenue d'une série de consultations sur l'équilibre budgétaire durant l'été 2006 auprès des provinces, des territoires et d'autres parties concernées pour aider à bâtir les programmes d'infrastructure compris dans le plan d'infrastructure *Chantiers Canada*. • Signature d'accords visant à financer 14 nouveaux projets grâce à l'enrichissement des connaissances, aux programmes Développement des connaissances, sensibilisation et communication et Études de recherche évaluées par les pairs. • Réalisation de nombreux projets de recherche nationaux et internationaux pour comprendre davantage les possibilités et les enjeux qui sont associés au développement de l'infrastructure publique. • Lancement d'un nouveau portail Web permettant aux membres de la Table ronde de recherche horizontale sur l'infrastructure (TRRHI) d'échanger leurs connaissances. • Rôle de premier plan joué dans le cadre de la troisième session du Forum urbain mondial d'ONU-HABITAT (Vancouver – juin 2006) organisé par le Canada.	**17 401**	**13 773**

1.3.2 Progrès réalisés en fonction des priorités organisationnelles

Priorité 1 : Assurer le financement des programmes approuvés

Infrastructure Canada cherche à maximiser les avantages économiques et environnementaux au profit des Canadiens et pour renforcir les collectivités. Il accomplit ceci en collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que les administrations municipales, les Premières nations et les parties concernées. Infrastructure Canada assure la prestation et la coordination de six programmes de financement d'infrastructure, chacun répondant à des aspects distincts des besoins prioritaires du Canada en matière d'infrastructure.

Dans le budget de 2007, un investissement de plus de 16 milliards de dollars a été annoncé, ce qui signifie que la somme versée par le gouvernement fédéral servant à soutenir le nouveau plan d'infrastructure *Chantier Canada*, s'élève à 33 milliards de dollars, somme qui sera répartie sur sept ans. Ce nouvel investissement comprend les fonds de 16,5 milliards de dollars répartis sur quatre ans, qui avaient été alloués en 2006, pour l'infrastructure publique de l'ensemble du Canada, dont 6,6 milliards de dollars qui constituaient de nouveaux fonds visant à soutenir les projets d'infrastructure municipale à petite et à grande échelle dans les collectivités. De plus, dans le budget 2006, *Avantage Canada*[5] confirmait le maintien de la taxe sur l'essence pour quatre autres années, jusqu'en 2009-2010. Dans son budget de 2007, le gouvernement fédéral réalise son engagement vis-à-vis *Avantage Canada* en mettant en œuvre un plan d'infrastructure global qui est basé sur les conseils qu'il a reçus lors des consultations qui se sont déroulées à l'été 2006 auprès des provinces, des territoires, des municipalités et des parties concernées. Le nouveau plan d'infrastructure, *Chantiers Canada*, contribuera considérablement aux efforts faits par le gouvernement pour dynamiser l'économie, soutenir l'environnement et construire un Canada plus sécuritaire, plus fort et meilleur et permettra une plus grande prévisibilité et souplesse ainsi qu'une meilleure reddition de comptes.

5 *Avantage Canada* – Bâtir une économie forte pour les Canadiens est un plan économique national à long terme qui a été conçu pour faire du Canada un chef de file mondial.

Programmes du FCIS, du FIF, du PIC et du FIMR

Ces quatre programmes sont offerts et coordonnés en partenariat avec les autres ministères et agences du gouvernement fédéral. Les projets sont gérés de manière participative, conformément aux dispositions d'un protocole d'entente particulier. En tant qu'organisme de coordination et de financement, Infrastructure Canada est responsable de l'examen du projet, de la sélection, de l'autorisation et de la négociation de l'accord de contribution, ainsi que du contrôle et du suivi permanents du FCIS et du FIF. Quant aux projets de transport du FCIS et du FIF, ces responsabilités relèvent de Transport Canada et Infrastructure Canada y participe dans un rôle d'appui. Quant au PIC et FIMR la responsabilité de ces activités relèvent de nos partenaires fédéraux chargés de la prestation des programmes.

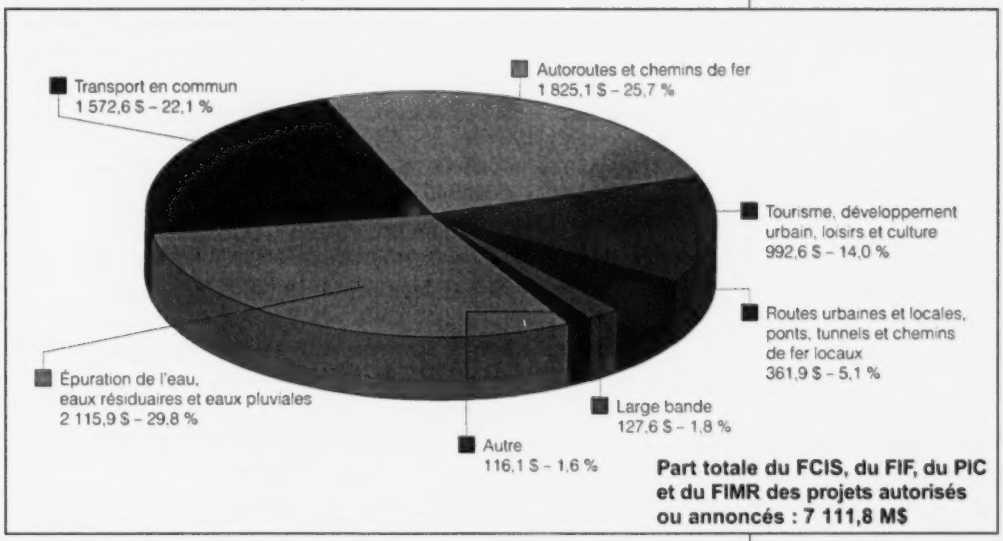
Voici les principales réalisations de ces quatre programmes au cours de 2006-2007 :

- **Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) :** Ce programme de 4 milliards de dollars, issu du budget de 2001, est l'un des programmes stratégiques à grande échelle. Au cours de 2006-2007, 16 projets ont été annoncés totalisant 924,1 millions de dollars en financement du gouvernement fédéral. Au 31 mars 2007, 65 projets avaient été annoncés, dont la valeur atteint presque 4,2 milliards de dollars. Pour obtenir plus de détails en ce sens, veuillez lire les sections II et IV du présent document.
- **Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) :** Ce programme, annoncé dans le budget de 2001, est un fonds de 600 millions de dollars visant surtout l'infrastructure des six principaux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis, ainsi que plusieurs autres passages frontaliers. Au cours de 2006-2007, on a annoncé trois projets aux termes du FIF, dont la contribution fédérale est de 72 millions de dollars. Depuis la création du FIF, on a conclu 11 ententes aux termes du programme, ce qui se traduit à ce jour par un investissement du gouvernement fédéral de 535,1 millions de dollars. Pour obtenir plus de détails en ce sens, veuillez lire les sections II et IV du présent document.
- **Programme infrastructures Canada (PIC) :** Ce fonds communautaire a été créé en 2000. Au 31 mars 2006, tous les fonds initiaux du PIC avaient été affectés à 3 883 projets au Canada, totalisant plus de 1,9 milliard de dollars. Le programme a été prolongé jusqu'au 31 mars 2009, et jusqu'au 31 mars 2007 pour le volet des Premières Nations, afin de permettre l'achèvement des projets autorisés. Douze nouveaux projets ont été annoncés dont la contribution s'élève à 2,7 millions de dollars pour protéger l'environnement et répondre aux besoins communautaires et économiques à long terme. Aucun projet additionnel aux termes du PIC n'ont été soumis par les Premières Nations en 2006-2007. Pour obtenir plus de détails en ce sens, veuillez lire les sections II et IV du présent document.

- **Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR) :** Dans le budget de 2003, on a établi ce fonds communautaire auquel un milliard de dollars ont été affectés pour les projets d'infrastructure municipale à petite échelle conçus pour améliorer la qualité de vie et accroître les débouchés économiques dans les petites villes. Le FIMR comprend notamment un volet visant les besoins en matière d'infrastructure des Premières Nations. En 2006-2007, 636 projets ont été annoncés pour une valeur de 443,9 millions de dollars. Au 31 mars 2007, le nombre total de projets autorisés s'élevait à 963, ce qui comprend un investissement du gouvernement fédéral de 648,2 millions de dollars. Pour obtenir plus de détails en ce sens, veuillez lire les sections II et IV du présent document.

La figure 1A présente la répartition des fonds par catégorie de projets pour les quatre programmes (FCIS, FIF, PIC et FIMR).

Figure 1A : Sommaire de tous les fonds dépensés pour réaliser les projets autorisés ou annoncés (FCIS, FIF, PIC et FIMR) par catégorie de projet, au 31 mars 2007 (M$)



Nouveaux accords fédéraux, provinciaux et territoriaux aux termes du FCIS et du FIMR

Pour réussir à mettre en œuvre les programmes d'infrastructure et à respecter les priorités du gouvernement en la matière, la conclusion d'accords officiels avec les partenaires fédéraux, provinciaux et territoriaux est essentielle.

En plus des protocoles d'entente qui ont déjà été établis avec d'autres ministères, en 2006-2007, Infrastructure Canada en a conclu sept autres avec Affaires indiennes et du Nord Canada (pour le Nunavut, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon) ainsi qu'avec l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (pour le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador) pour débourser les fonds du FCIS.

Infrastructure Canada a passé un accord fédéral et provincial pour gérer l'attribution des fonds du FIMR avec la Colombie-Britannique en juin 2006. En outre, les accords avec les partenaires fédéraux ont été confirmés par la signature de trois protocoles d'entente avec Industrie Canada (Ontario), le ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest (Colombie-Britannique et Alberta) et Développement économique Canada pour les régions du Québec.

Le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) et le Fonds destiné au transport en commun (FTC)

Dans son budget de 2005, le gouvernement avait annoncé l'attribution de 5 milliards de dollars aux municipalités sur cinq ans en offrant une partie des recettes de la taxe fédérale sur l'essence. Dans celui de 2007, il s'est engagé à prolonger le programme du FTE pour quatre années de plus, soit jusqu'en 2013-2014, en injectant 8 milliards de dollars visant à soutenir une infrastructure municipale et collective durable. Ces fonds permettent aux municipalités d'entreprendre des projets d'infrastructure qui répondent à des besoins locaux et les aideront à atteindre les résultats communs nationaux ayant été fixés en matière d'assainissement des eaux et de l'air et de réduction des gaz à effet de serre.

Grâce au FTC, le gouvernement du Canada a fourni 400 millions de dollars sur deux ans pour soutenir les investissements dans l'infrastructure du transport en commun des villes et des collectivités. Ces fonds soutiennent les résultats communs nationaux ayant été fixés en matière d'assainissement des eaux et de l'air, et de réduction des gaz à effet de serre.

Ces deux programmes comprennent des ententes qui ont été signées avec l'ensemble des gouvernements provinciaux et territoriaux, deux associations municipales ainsi que la Ville de Toronto. En 2006-2007, les signataires du programme sur le FTE ont reçu 590,2 millions de dollars, et les signataires provinciaux et territoriaux du programme sur le FTC ont reçu pour leur part 19,1 millions de dollars.

En 2006-2007, tous les accords de financement provinciaux et territoriaux non réglés ont été signés et les comités de surveillance formés. Ces accords englobent des ententes conclues aux termes du FTE avec Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, le Nunavut

et les Territoires du Nord-Ouest. Infrastructure Canada a poursuivi ses négociations avec l'Ontario pour la distribution de 5,8 millions de dollars provenant de la taxe sur l'essence, somme qui a été mise de côté pour les secteurs non constitués en municipalité de la province. On prévoit verser les fonds au cours de 2007-2008.

Les ententes aux termes du FTE et du FTC décrivent les résultats escomptés en matière d'assainissement de l'air et de l'eau, et de réduction des gaz à effet de serre. En 2006-2007, on a entrepris de déterminer quels seraient les indicateurs de résultat appropriés pour satisfaire aux exigences de ces ententes. On s'est appuyé sur des recherches internes et sous contrat ainsi que sur les conseils des signataires des ententes et d'autres ministères fédéraux pour définir une méthode de mesure du rendement et des indicateurs environnementaux particuliers aux projets municipaux. En 2007-2008, on s'entendra sur les indicateurs finaux en faisant appel aux comités de surveillance, lesquels serviront à produire les rapports sur les résultats de 2009.

À l'automne 2006, la plupart des signataires avaient soumis leur compte rendu annuel sur les dépenses de 2005-2006. Celui-ci inclut les sommes qui ont été payées aux récipiendaires admissibles et explique leur admissibilité continue aux termes du FTE. Le Ministère collabore actuellement avec deux administrations retardataires pour les aider à terminer leur rapport et ainsi poursuivre le transfert de fonds.

Le premier rapport à soumettre aux termes du FTC est seulement dû à l'automne 2007.

Programmes du FTE et du FIMR pour les Premières Nations

En 2006-2007, Infrastructure Canada a continué de travailler avec Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC) ainsi que l'Assemblée des Premières Nations pour mettre au point un programme visant à exécuter les volets du FTE et du FIMR des Premières Nations qui sont adaptés aux besoins particuliers des collectivités autochtones en matière d'infrastructure.

Communication de rapports fondée sur l'approche horizontale

En mettant au point une approche horizontale commune pour communiquer des rapports sur l'ensemble des programmes d'infrastructure du gouvernement fédéral, Infrastructure Canada vise à mesurer les progrès réalisés et les résultats atteints ainsi qu'à établir le plus régulièrement possible des rapports en ce sens. Le Ministère a produit un cadre de mesure du rendement préliminaire pour le FTE et le FIMR qui peut servir de base pour discuter plus en détail des enjeux communs et du manque de données.

Priorité 2 : Élaborer des politiques, développer les connaissances et établir des partenariats

Élaboration de politiques

Infrastructure Canada travaille à répondre aux besoins en matière d'infrastructure publique grâce à l'élaboration de politiques stratégiques qui reposent sur des connaissances approfondies et de solides partenariats ainsi qu'à traiter les questions existantes et nouvelles et saisir les possibilités qui se présentent. En 2006-2007, Infrastructure Canada a continué d'offrir au ministre un soutien stratégique de qualité et en temps opportun ainsi que des conseils en ce sens et a élaboré des politiques stratégiques qui ont été basées sur des connaissances et des partenariats solides. Voici quelques exemples de réalisations :

- direction de l'élaboration du plan d'infrastructure *Chantiers Canada* qui a été annoncé dans le budget de 2007 déposé à la Chambre des communes en mars 2007;
- achèvement d'une série de consultations sur l'équilibre budgétaire qui ont eu lieu à l'été 2006 auprès des provinces, des territoires et d'autres parties concernées pour aider à bâtir les programmes d'infrastructure figurant dans le plan d'infrastructure *Chantiers Canada*;
- réalisation d'études de diligence raisonnable provisoires et conseils donnés au ministre quant à la sélection des projets;
- soutien fourni au ministre pour veiller à ce que les perspectives d'Infrastructure Canada soient incorporées dans les documents de breffage et les documents stratégiques pertinents du Parlement et du cabinet ainsi que dans les portefeuilles et documents stratégiques interministériels.

Développement des connaissances et établissement de partenariats

Infrastructure Canada a entrepris des activités de recherche dans tous les principaux secteurs d'activité du programme, en tenant compte de ses priorités en matière de recherche. De nombreux rapports de recherche ont été terminés et sont diffusés sur ces questions. Pour obtenir plus de détails en ce sens, veuillez lire la section II ou visitez le **http://www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/result/studies-rapports/index_f.shtml**.

En juin 2004, Infrastructure Canada a reçu l'approbation du Conseil du Trésor pour deux programmes de financement de la recherche multidisciplinaire pour appuyer ses objectifs de la stratégie de recherche. Il s'agit d'outils complémentaires qui contribuent à la mise en œuvre de cette priorité et favorisent l'adoption d'une démarche fondée sur les faits pour élaborer des politiques et prendre des décisions en ce qui concerne l'infrastructure et les collectivités. Les voici :

- Programme Développement des connaissances, sensibilisation et communication (DCSC) : **http://www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/fun-fin/koa-dcsc/index_f.shtml**.
- Programme Études de recherche évaluées par les pairs (ÉRÉP) : **http://www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/fun-fin/prrs-erep/index_f.shtml**.

À ce jour, le DCSC et l'ÉRÉP ont financé 50 projets de recherche et partenariats. En 2006-2007, des appels de demande ont été acceptés aux termes de ces deux programmes et des ententes ont été conclues pour 14 nouveaux projets de recherche, ce qui représente un investissement de 1,3 million de dollars en recherche s'échelonnant sur les deux prochains exercices financiers.

Établissement de relations et échange des connaissances

Au nom du gouvernement du Canada, Infrastructure Canada travaille avec ses partenaires pour définir et examiner les besoins en matière d'infrastructure publique, évaluer les priorités et mettre au point des options stratégiques visant à améliorer les politiques et les programmes fédéraux pour aider à bâtir une infrastructure publique moderne ainsi que des villes et des collectivités plus solides. L'objectif d'Infrastructure Canada est aussi de renforcer les capacités ainsi que d'élargir les connaissances sur l'infrastructure et échanger avec ses partenaires par l'entremise de la recherche, des communications et d'autres initiatives de partenariat. Par exemple, Infrastructure Canada entretient de manière continue des relations avec les représentants provinciaux et territoriaux qui sont chargés des administrations locales et de l'infrastructure et échange avec eux des renseignements grâce au réseau provincial-territorial de consultation intergouvernementales.

La Table ronde de recherche horizontale sur l'infrastructure (TRRHI) rassemble environ 25 ministères et organismes fédéraux pour faciliter et favoriser la recherche commune sur l'infrastructure. Elle a lancé un portail Web interne en avril 2006 qui est destiné à ses membres et aux employées du gouvernement du Canada dans le but de faciliter ses activités et les efforts de recherche commune entre ses membres.

1.3.3 Environnement opérationnel et enjeux

Évolution de l'organisme

Depuis sa création en 2002, Infrastructure Canada a supervisé l'établissement et la mise en œuvre relativement rapides de trois générations de programmes d'infrastructure. En 2004, le Ministère est devenu un point de référence pour les questions touchant l'infrastructure et les collectivités. En février 2006, Infrastructure Canada et Transports Canada ont été intégrés au nouveau portefeuille des Transports de l'Infrastructure et des Collectivités.

L'évolution des responsabilités d'Infrastructure Canada au cours des dernières années a entraîné des changements continus dans sa structure et sa portée organisationnelles, ce qui a provoqué des demandes de ressources qu'on n'avait pas prévues au moment de la création de l'organisation. Cette dernière a dû mettre en place les capacités et l'infrastructure opérationnelle nécessaires pour soutenir les programmes nouveaux et élargis, ainsi que pour faire preuve d'un niveau croissant de discipline et de rigueur dans l'élaboration des politiques, la sélection des projets et les processus de mise en œuvre des programmes.

Évaluation de l'efficacité

Infrastructure Canada est responsable, au sein du gouvernement fédéral, de l'utilisation des contributions versées aux termes de ses fonds d'infrastructure et fait preuve de diligence raisonnable et exerce une surveillance rigoureuse. Cependant, plusieurs facteurs peuvent avoir des répercussions sur la disponibilité des informations sur les résultats des programmes et, par conséquent, sur la capacité de démontrer des progrès et des résultats concrets à court terme. Par exemple, les avantages à long terme de nombreux programmes de financement de l'infrastructure, tels que les avantages économiques et environnementaux, peuvent ressortir après plusieurs années, compte tenu du cycle de vie des importants projets d'infrastructure. De plus, l'établissement de relations durables fondées sur les valeurs communes, les communications ouvertes et la responsabilité constitue un processus à long terme. Au fil du temps, on a continuellement travaillé à perfectionner les programmes d'infrastructure pour refléter l'expérience qu'a acquise le gouvernement du Canada en ce sens (p. ex., le PIC en 2000, le FCIS et le FIF en 2001). En 2002, à la suite de la création d'Infrastructure Canada, on a renouvellé les investissements dans le FCIS. En 2003, on a mis sur pied le FIMR, et les programmes du FTE et du FTC ont été lancés en 2005. Depuis ce temps, le gouvernement poursuit son engagement stratégique à long terme en matière d'infrastructure.

Assurance de la responsabilité

Bien qu'Infrastructure Canada soit responsable des dépenses associées aux programmes, les projets sont gérés de manière participative conformément aux dispositions d'un protocole d'entente particulier. En tant qu'organisme de coordination et de financement, Infrastructure Canada est responsable de l'examen du projet, de la sélection, de l'autorisation et de la négociation de l'entente de contribution, ainsi que du contrôle et du suivi permanents du FCIS et du FIF. Quant aux projets de transport du FCIS et du FIF, ces responsabilités relèvent de Transport Canada et Infrastructure Canada y participe dans un rôle d'appui. Quant au PIC et FIMR la responsabilité de ces activités relèvent des partenaires fédéraux chargés de l'exécution des programmes. Les rapports des dépenses associés au FTE et au FTC sont présentés au Ministère pour déterminer les sommes qui sont payées aux derniers récipiendaires et expliquer leur admissibilité continue.

Coordination, partenariats et renforcement des capacités

Le mandat, les activités et la culture organisationnelle d'Infrastructure Canada reposent sur les partenariats et le renforcement des capacités.

Du point de vue de l'exploitation, Infrastructure Canada collabore considérablement avec d'autres ministères et organismes fédéraux pour exécuter les programmes d'infrastructure, grâce à des protocoles d'entente officiels et à des relations de travail informelles. Infrastructure Canada a assumé un rôle de chef de file dans l'établissement et le maintien des nouveaux partenariats avec les provinces, les territoires, les municipalités et les associations municipales de l'ensemble du pays, ainsi qu'avec les Premières nations et les organisations internationales. Harmoniser les divers objectifs des parties concernées et les objectifs évolutifs du gouvernement fédéral en matière d'infrastructure n'est pas facile. La coordination des partenariats exige donc beaucoup d'efforts.

Les partenariats constituent également un outil important pour Infrastructure Canada en ce qui concerne l'acquisition du savoir, le renforcement du milieu et le transfert des connaissances. Infrastructure Canada collabore avec d'autres gouvernements, des universités, des instituts de recherche, des organisations de la société civile, des parties intéressées du secteur privé et d'autres experts à l'échelle nationale et internationale pour créer et diffuser des connaissances au sujet de l'infrastructure et des collectivités, afin de soutenir l'élaboration de saines politiques.

1.3.4 Liens avec les domaines de résultat du gouvernement du Canada

Le cadre pangouvernemental qui sert à déterminer dans quelle mesure le gouvernement contribue au rendement du Canada regroupe tous les résultats stratégiques et les activités de programme en quatre domaines : ***affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.***

Le résultat stratégique d'Infrastructure Canada et les deux activités de programme[6] correspondantes s'harmonisent avec les résultats du gouvernement du Canada tel qu'il est montré à la figure 1B.

Figure 1B : Liens entre Infrastructure Canada et le cadre de rendement de l'ensemble du gouvernement

Gouvernement du Canada		Infrastructure Canada	
Secteur de dépense	**Résultat**	**Activité du programme**	**Résultat stratégique**
Affaires économiques	**Croissance économique**	**Investissements dans les infrastructures**	Améliorer la durabilité de nos villes et collectivités, ainsi que l'infrastructure publique locale, régionale et nationale du Canada pour améliorer la qualité de vie économique, sociale, culturelle et environnementale des Canadiens.
	Une économie axée sur l'innovation et les connaissances	**Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats**	

Pour obtenir plus de renseignements sur les quatre grands secteurs de dépenses du gouvernement du Canada et sur les 13 résultats s'y rattachant, visitez le **http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/krc/cp-rc-1-05_f.asp**.

6 Les ressources du troisième programme d'Infrastructure Canada, soit l'Administration ministérielle, sont calculées au prorata des deux autres programmes d'activité.

Section II : Analyse des activités du programme selon le résultat stratégique

Analyse des activités du programme

La mission du Ministère est de bâtir une infrastructure publique de renommée internationale qui contribue à faire croître l'économie du Canada, à assainir l'environnement et à renforcer les collectivités pour le compte des Canadiens.

Pour atteindre cette priorité gouvernementale, Infrastructure Canada gère plusieurs programmes de financement et s'efforce de mettre en œuvre les politiques, les connaissances et les partenariats requis pour appuyer ces programmes. Le gouvernement maximise la valeur des fonds publics en appuyant les projets d'infrastructure qui correspondent aux pratiques exemplaires, en assurant la complémentarité des investissements avec les autres ordres de gouvernement et secteurs et en exigeant que tous les bénéficiaires des fonds soient responsables.

> Résultat stratégique : ***Améliorer la durabilité de nos villes et collectivités, ainsi que l'infrastructure publique locale, régionale et nationale du Canada pour améliorer la qualité de vie économique, sociale, culturelle et environnementale des Canadiens.***

Infrastructure Canada vise un résultat stratégique qui s'étend sur une longue période de temps et qui est durable. Ce résultat définit les secteurs d'influence du Ministère et démontre comment ses efforts profitent à la population canadienne et contribuent aux priorités gouvernementales. Infrastructure Canada atteindra son résultat stratégique en faisant comme suit :

- effectuer des investissements stratégiques et optimiser d'autres investissements qui sont effectués dans l'infrastructure publique durable;
- favoriser des partenariats qui sont efficaces, novateurs et nouveaux;
- assurer le leadership au niveau fédéral touchant aux enjeux en matière d'infrastructure et de collectivité;
- faire progresser les politiques ainsi qu'établir, réunir et communiquer les connaissances.

Infrastructure Canada a établi les trois activités de programme suivantes :

- Investissements dans les infrastructures. Lire le paragraphe 2.1 pour les détails.
- Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats. Lire le paragraphe 2.2 pour les détails.
- Administration ministérielle. Lire la section IV pour les détails.

2.1 Activité du programme 1 : Investissements dans les infrastructures

Tableau 2.1 : Ressources financières (en 1 000 $)

Dépenses prévues	Dépenses autorisées	Dépenses réelles
2 448 418	2 109 215	1 455 063

Tableau 2.2 : Ressources humaines (FTE)

Prévues	Dépenses réelles	Différence
147	121	26

Pour soutenir sa priorité, soit l'attribution et la coordination du financement autorisé dans le cadre de ses programmes, Infrastructure Canada gère et maximise les investissements effectués dans l'infrastructure publique pour améliorer l'état de l'infrastructure publique au Canada et, par conséquent, promouvoir la croissance économique, l'assainissement de l'environnement et le renforcement des collectivités. Le Ministère travaille en collaboration avec d'autres ministères fédéraux, des organismes de développement régional, les gouvernements provinciaux et territoriaux, des administrations municipales, les Premières Nations et les associations municipales pour distribuer les fonds de programme autorisés. À l'heure actuelle, les six partenaires fédéraux qui sont chargés d'exécuter les programmes sont les suivants : ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest (projets des provinces de l'Ouest); Industrie Canada (projets de l'Ontario); Développement économique Canada pour les régions du Québec (projets du Québec); Agence de promotion économique du Canada atlantique (projets des provinces de l'Atlantique); Transports Canada (projets associés au transport); Affaires indiennes et du Nord Canada (projets des provinces où se trouvent des Premières Nations et des trois territoires).

Cette activité du programme comprend tous les programmes d'infrastructure qui sont exécutés grâce à des paiements de transfert ainsi que les fonctions de gestion et de surveillance de programme.

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS)

Le FCIS est administré conformément à la *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*. Il vise des projets de grande envergure nationale et régionale, dans des domaines indispensables au soutien de la croissance économique et à l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens.

Les investissements du FCIS sont effectués en partenariat avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, les administrations municipales ainsi qu'avec le secteur privé. Chaque partenariat est assorti de modalités individualisées. La contribution du gouvernement fédéral a été fixée à un maximum de 50 % de la totalité des coûts admissibles, sauf pour ce qui est des projets touchant les réseaux à large bande et les infrastructures du Nord, pour lesquelles le gouvernement peut y contribuer jusqu'à un maximum de 75 %. Habituellement, les coûts du projet sont partagés également entre les trois ordres de gouvernement à un tier chacun.

Dix pour cent des fonds octroyés aux termes du FCIS vise les projets jugés prioritaires à l'échelle nationale. Le FCIS a soutenu des projets nationaux de grande envergure, dont celui de l'agrandissement du canal de dérivation de la rivière Rouge au Manitoba, l'Initiative nationale de satellite visant à fournir l'accès aux services à large bande aux collectivités du Nord et aux régions éloignées ainsi que l'élargissement à quatre voies de la route Transcanadienne dans le parc national de Banff en Alberta. Pour obtenir plus de renseignements en ce sens, visitez le **http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/csif-fcis/proj/proj_desc_prov_f.shtml**.

Résultats atteints

En plus des protocoles d'entente existants, Infrastructure Canada en a conclu sept autres au total en 2006-2007 avec Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC) et l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (ACOA).

- AINC : Nunavut, Territoires du Nord-Ouest, Yukon (tous signés le 15 septembre 2006)
- ACOA : Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve-et-Labrador (tous signés le 20 octobre 2006)

En 2006-2007, 16 nouveaux projets ont été autorisés, ce qui comprend une contribution du gouvernement fédéral s'élevant à 924,1 millions de dollars. Ceux-ci comprennent plusieurs projets d'autoroute à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse et en Alberta, la construction d'un terrain de soccer national à Toronto et la poursuite de l'agrandissement du canal de dérivation de la rivière Rouge au Manitoba. Pour obtenir d'autres renseignements sur les engagements financiers fédéral consultez le tableau 2.3.

Depuis sa création en 2001, le FCIS a autorisé 65 projets d'une valeur totale de plus de 4 milliards de dollars provenant du gouvernement fédéral, et on a signé des accords de contribution (qui définissent la base juridique des paiements fédéraux pour les projets) pour 40 projets. La figure 2A présente la répartition des projets autorisés aux termes du FCIS par catégorie d'investissement.

Les tableaux 4.1 et 4.2 figurant dans la section IV fournissent des renseignements additionnels sur la répartition des projets autorisés aux termes du FCIS en 2006-2007, par province et catégorie.

Tableau 2.3 : Engagements financiers du gouvernement fédéral dans le FCIS

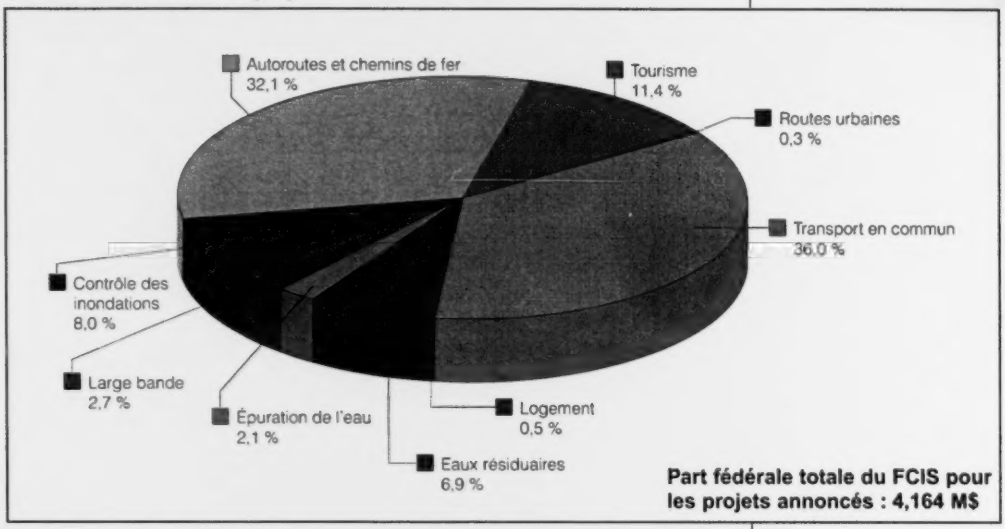
Catégorie	Nombre de projets annoncés en 2006-2007	Somme totale octroyée par le gouvernement fédéral en 2006-2007 (M$)	Nombre de projets annoncés au 31 mars 2007	Somme totale octroyée par le gouvernement fédéral au 31 mars 2007 (M$)
Épuration de l'eau	1	58,5	2	85,8
Eaux résiduaires	2	35,6	13	288,6
Routes urbaines	-	-	1	13,0
Autoroutes ou chemins de fer	7	394,5	22	1 338,0
Transport en commun	2	178,0	7	1 498,0
Large bande	-	-	4	113,4
Contrôle des inondations	2	212,5	1	332,5
Logement	-	-	1	20,0
Tourisme	2	45,0	14	474,7
Total	**16**	**924,1**	**65**	**4 164,0**[1]

Nota :

- Il est possible que la somme des colonnes ne soit pas exacte puisqu'on l'a arrondie.
- Six projets ont été annoncés dans le RMR de 2005-2006 définis comme « la priorité de financement annoncée ». Cette année, on les a appelés « annonce de l'engagement de financement ».

1 Le total ne comprend pas la Coordination fédérale et Recherche (187 M$) ou le transfert des fonds de 50 M$ à Parcs Canada en ce qui a trait au parc national de Banff.

Figure 2A : Fonds octroyés aux projets annoncés aux termes du FCIS par catégorie d'investissement au 31 mars 2007 (%)



Nota :

- Le total ne comprend pas la Coordination fédérale et Recherche de 187 millions de $, ou le transfert de 50 millions de $ à Parcs Canada pour le parc national de Banff.

Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF)

Établi en 2001, le FIF est doté d'un financement de 600 millions de dollars et visait les six principaux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis, ainsi que plusieurs autres passages frontaliers. Les fonds ont été investis dans l'infrastructure physique, les systèmes de transports intelligents et l'amélioration des capacités d'analyse. Ils reflètent l'importance des passages frontaliers, des ports et des voies d'accès aux autoroutes du Canada pour la croissance économique, le commerce et la sécurité à l'échelle nationale et internationale. Il n'existe aucune restriction quant à la répartition des fonds par compétence territoriale.

Résultats atteints

En 2006-2007, trois nouveaux projets ont été autorisés aux termes du FIF, dont la contribution fédérale s'élève à 72 millions de dollars. Depuis sa création, 11 projets ont été autorisés pour une valeur totale de 535,1 millions de dollars. Le tableau 2.4 résume les dépenses du FIF. Pour obtenir plus d'information sur les projets du FIF, visitez le **http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/bif-fsif/proj/proj_desc_prov_f.shtml**.

Les tableaux 4.3 et 4.4 figurant dans la section IV fournissent des renseignements additionnels sur la répartition des projets autorisés aux termes du FIF en 2006-2007, par province et catégorie.

Tableau 2.4 : Engagements financiers du gouvernement fédéral dans le FIF

Catégorie	Nombre de projets annoncés en 2006-2007	Total des fonds octroyés par le gouvernement fédéral en 2006-2007 (M$)	Nombre de projets annoncés au 31 mars 2007	Total des fonds octroyés par le gouvernement fédéral au 31 mars 2007 (M$)
Infrastructure physique	3	72,0	10	531,0
Amélioration des capacités d'analyse	-	-	-	-
Infrastructure des systèmes de transport intelligent	-	-	1	4,1
Total	**3**	**72,0**	**11**	**535,1**

Nota :

- La somme des colonnes peut être inexacte parce ce qu'elle a été arrondie.
- Les projets sont listés dans le RMR de 2005-2006 comme « la priorité de financement annoncée ». Pour le présent exercice financier, ils sont listés comme « annonce de l'engagement de financement ».
- La somme totale allouée aux termes du FIF ne tient pas compte de 3 M$, qui a été transféré à l'Agence des services frontaliers du Canada pour le projet de modélisation de la frontière, et de 15 M$ qui a été transféré pour la nouvelle installation frontalière à St.Stephen au Nouveau-Brunswick.

Programme infrastructures Canada (PIC)

Ce fonds de 2,05 milliards de dollars, qui comprend le Programme d'infrastructure Canada-Ontario, a été créé en 2000 pour améliorer les infrastructures des collectivités urbaines et rurales du Canada et pour améliorer la qualité de vie, grâce à des investissements visant à protéger l'environnement et à appuyer la croissance à long terme des collectivités et de l'économie. Les fonds ont été transférés, dès le début du programme, aux partenaires fédéraux chargés de leur versement, dont les ministres assumaient l'exécution du programme. Tandis que chaque ministre fédéral en tête de ces ministères est responsable de l'exécution du programme sur le plan financier et devant le Parlement, le ministre d'Infrastructure Canada est quant à lui chargé des aspects qui touchent les politiques et la coordination, y compris la maintenance du Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures (SPGII) et des évaluations du programme requises s'y rattachant.

Au 31 mars 2007, presque tous les fonds du PIC ont été engagés dans 3 883 projets autorisés partout au Canada. Pour permettre l'achèvement des projets en cours, ce programme a été prolongé jusqu'au 31 mars 2009, et jusqu'au 31 mars 2007 pour les Premières Nations. Cependant, aucuns nouveaux fonds n'ont été injectés dans ce programme.

Le PIC vise en priorité à soutenir l'infrastructure municipale écologique, conformément à l'objectif de développement durable du gouvernement. Un minimum de 50 % des dépenses fédérales est affecté à des projets concernant l'épuration de l'eau et le traitement des eaux résiduaires, la gestion et le recyclage des déchets solides et les dépenses en immobilisation visant à moderniser les bâtiments et les installations des administrations municipales et à améliorer leur rendement énergétique. Les autres priorités comprennent l'infrastructure des transports locaux, les installations culturelles et récréatives, les télécommunications rurales et éloignées et le logement abordable.

Résultats atteints

En 2006-2007, douze nouveaux projets ont été autorisés aux termes du PIC, dont la contribution fédérale s'élève à 2,7 millions de dollars. Depuis sa création, 3 883 projets ont été autorisés pour une valeur totale de 2 milliards de dollars. Compte tenu du cycle de vie des principaux projets d'infrastructure, les indicateurs des résultats à long terme ne sont pas disponibles à l'heure actuelle. Le tableau 2.5 présente la distribution, par catégorie d'investissement, des projets du PIC approuvés au 31 mars 2007. Pour obtenir plus d'information sur les projets du PIC, visitez le **http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/icp-pic/projects-projets/index_f.shtml**.

Le total des investissements dans l'infrastructure communautaire engagés aux termes du PIC dépasse l'objectif initial fixé à 30 %. Les fonds fédéraux alloués ont permis d'aller chercher presque 6 milliards de dollars en investissement des autres ordres de gouvernement et des administrations municipales pour l'infrastructure collective. Selon l'évaluation réalisée à mi-mandat du programme, le PIC a aussi atteint un équilibre approprié entre les priorités fédérales et provinciales. Pour lire le sommaire de l'évaluation, visitez le **http://www.infrastructure.gc.ca/pd-dp/eval/me_icp_2006_f.shtml**.

Le tableau 4.5 figurant dans la section IV fournit des renseignements additionnels sur la répartition des projets autorisés aux termes du PIC en 2006-2007, par province et catégorie.

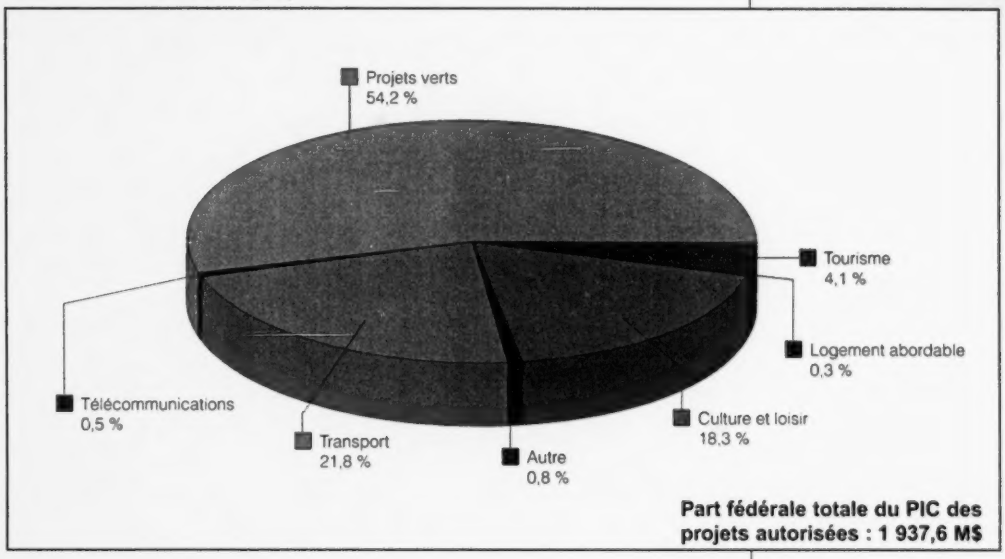
Tableau 2.5 : Engagements financiers du gouvernement fédéral dans le PIC

Catégorie	Nombre de projets autorisés en 2006-2007	Total des fonds octroyés par le gouvernement fédéral en 2006-2007 (M$)	Nombre de projets autorisés au 31 mars 2007	Total des fonds octroyés par le gouvernement fédéral au 31 mars 2007 (M$)
Projets municipaux écologiques	12	2,7	2 429	1 050,0
Transport local	-	-	731	421,9
Culture et loisirs	-	-	611	355,0
Accès haute vitesse dans les établissements publics	-	-	3	9,2
Télécommunications en milieu rural et éloigné	-	-	5	0,7
Logement abordable	-	-	7	6,8
Tourisme	-	-	61	78,7
Autre	-	-	36	15,4
Total	**12**	**2,7**	**3 883**	**1 937,6**

Nota :

- La somme des colonnes peut être inexactes parce ce qu'elle a été arrondie.

Figure 2B : Fonds octroyés aux projets autorisés aux termes du PIC par catégorie d'investissement au 31 mars 2007 (%)



Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR)

Donnant suite à son engagement envers la croissance en milieu urbain et rural, le gouvernement a créé le FIMR en 2001. Ce programme, dont le budget est de 1 milliard de dollars, est axé sur les projets d'infrastructure municipale de petite envergure qui aident au développement durable, améliorent la qualité de vie ainsi que la croissance économique et permettent d'élargir la connectivité des plus petites communautés et des collectivités rurales. Un minimum de 60 % des dépenses nationales du FIMR est consacré aux projets visant l'atteinte des objectifs qui sont liés à la qualité de l'environnement. Le FIMR soutient aussi les routes, les ponts, l'infrastructure culturelle et récréative des collectivités de partout au pays. Le FIMR comprend également un volet répondant aux besoins d'infrastructure des collectivités des Premières Nations.

Dans le cadre des activités de ses programmes d'infrastructure, Infrastructure Canada travaille également au renforcement des capacités et encourage l'acquisition de connaissances sur les questions touchant l'infrastructure et les collectivités auprès des municipalités et d'autres partenaires. Jusqu'à un pour cent des fonds répartis à chaque administration dans le cadre du FIMR peuvent être utilisés pour les activités de renforcement des capacités. Les objectifs du programme sont les suivants : promouvoir la mise en œuvre d'approches intégrées en matière de planification et de gestion de l'infrastructure publique; encourager l'utilisation de la gestion des biens pour appuyer la prise de décision; favoriser l'intégration de la gestion de la demande dans la planification et la gestion de l'infrastructure publique; encourager la communication des résultats des projets avec d'autres municipalités et avec le public.

Résultats atteints

Infrastructure Canada a conclu l'accord fédéral et provincial final visant l'exécution du programme de FIMR en signant une entente avec la Colombie-Britannique en juin 2006. De plus, on a finalisé les arrangements avec les partenaires fédéraux responsables de l'exécution du programme grâce aux trois protocoles d'entente suivants :

- Industrie Canada pour les projets de l'Ontario, 14 août 2006;
- ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest, pour la Colombie-Britannique et l'Alberta, 5 septembre 2006;
- Développement économique Canada pour les régions du Québec, 6 mars 2007.

En 2006-2007, 636 nouveaux projets ont été autorisés aux termes du FIMR, dont la contribution fédérale s'élève à 443,9 millions de dollars. Le tableau 2.6 présente des renseignements sur l'engagement financier du gouvernement du Canada relativement au FIMR. Depuis sa création en 2001, 963 ont été autorisés pour une valeur totale de 648,2 milliards de dollars. La figure 2C présente la distribution, par catégorie d'investissement, des projets du FIMR approuvés au 31 mars 2007. Pour obtenir plus d'information sur les projets du FIMR, visitez le **http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/mrif-fimr/projects-projets/index_f.shtml**.

Le tableau 4.6 figurant dans la section IV fournit des renseignements additionnels sur la répartition des projets autorisés aux termes du FIMR en 2006-2007, par province et catégorie.

Tableau 2.6 : Engagements financiers du gouvernement fédéral pour le FIMR

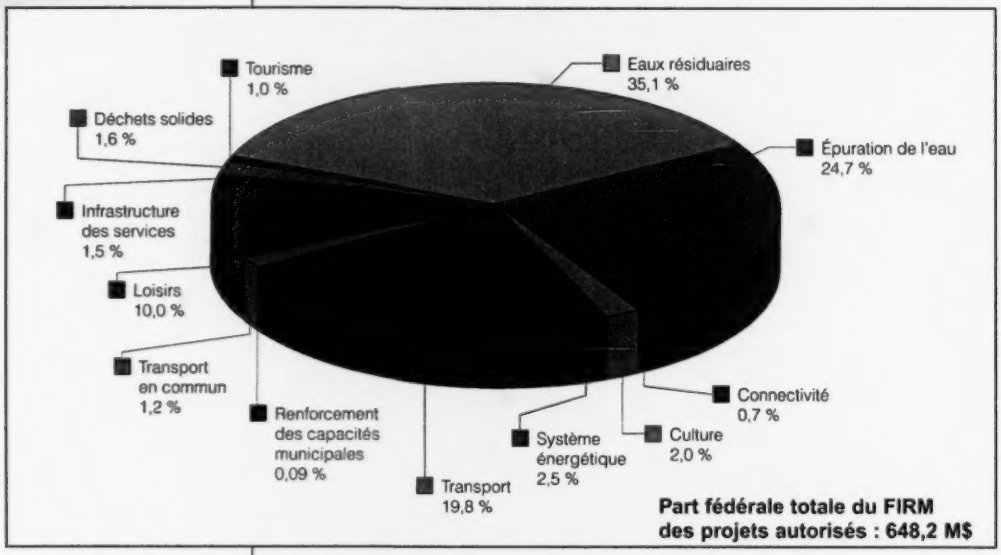
Catégorie	Nombre de projets autorisés en 2006-2007	Total des fonds octroyés par le gouvernement fédéral en 2006-2007 (M$)	Nombre de projets autorisés au 31 mars 2007	Total des fonds octroyés par le gouvernement fédéral au 31 mars 2007 (M$)
Épuration de l'eau	190	105,4	251	159,9
Eaux résiduaires	171	152,4	261	227,4
Déchets solides	23	8,1	35	10,1
Améliorations énergétiques et environnementales	7	12,2	12	16,0
Routes locales	196	82,1	322	128,1
Transport en commun	4	7,9	4	7,9
Culture	32	11,5	40	13,0
Loisirs	55	53,4	74	65,0
Connectivité	3	2,0	5	4,4
Tourisme	2	0,8	6	6,3
Renforcement des capacités municipales	5	0,2	6	0,6
Infrastructure des services	4	8,0	5	9,5
Total	**636[1]**	**443,9**	**963[1]**	**648,2**

Nota :

- La somme des colonnes peut être inexactes parce ce qu'elle a été arrondie.

1 La somme des colonnes n'est pas exacte parce que certains projets sont constitués de multiples catégories et ont été comptabilisés deux fois.

Figure 2C : Fonds octroyés aux projets autorisés aux termes du FIRM par catégorie d'investissement au 31 mars 2007 (%)



Projets et objectifs verts

Infrastructure Canada s'est engagé à remplir des objectifs écologiques dans le cadre des programmes de financement qu'il offre et coordonne. Pour que les projets d'infrastructure locale puissent être considérés « verts », ils doivent améliorer la qualité de l'environnement et contribuer à l'assainissement de l'eau, de la terre et de l'air ou améliorer la qualité de la vie humaine. Chaque projet vert doit faire partie d'une des catégories suivantes : épuration de l'eau, traitement des eaux résiduaires, déchets solides, transport en commun ou efficacité énergétique. Un peu plus de la moitié des projets et des fonds soutiennent directement des objectifs verts.

Fonds de la taxe sur l'essence (FTE)

Dans son budget 2005, le gouvernement avait annoncé l'attribution de 5 milliards de dollars aux municipalités sur cinq ans en leur offrant une partie des recettes de la taxe sur l'essence. L'objectif du FTE est de fournir un financement fiable, prévisible et pluriannuel aux municipalités, qui pourront à leur tour faire des investissements dans des projets d'infrastructure répondant aux besoins locaux et permettant d'atteindre les objectifs nationaux concernant la qualité de l'air et de l'eau et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ces mesures nécessitent des investissements de capitaux dans le transport en commun, l'épuration de l'eau et le traitement des eaux résiduaires, la gestion des déchets solides, les systèmes d'énergie collectifs ainsi que les routes locales et les ponts. Le budget de 2006

a confirmé que le gouvernement maintiendrait son engagement financier pour les quatre années restantes. Le budget de 2007, qui a été déposé en mars 2007, compte prolonger le programme de FTE jusqu'en 2014, en y ajoutant de nouveaux fonds dont la somme injectée s'élève à 13 milliards de dollars depuis sa création.

Cette source de financement flexible et à long terme permet aux municipalités d'entreprendre des projets rapidement, d'engager des fonds dans les projets d'infrastructure pour répondre à des besoins locaux, d'atteindre les objectifs nationaux en matière d'environnement. Une composante du renforcement des capacités a aussi été établie dans le FTE. Le fonds permet aux municipalités d'adopter une approche stratégique et intégrée à long terme pour ces nouveaux investissements, car il les aide à renforcer leur capacité d'élaborer des plans intégrés pour la durabilité de la collectivité (PIDC), une composante importante de chacune des ententes conclues aux termes du FTE. Le PIDC est un plan à long terme qui a été bâti en collaboration avec des membres de la collectivité et qui oriente celle-ci pour qu'elle soit en mesure de remplir ses objectifs en matière de durabilité de son propre environnement ainsi que sa propre culture, société et économie. Les provinces et les territoires se sont entendus que, tout au long de la durée des accords établis aux termes du FTE, ils mettraient au point un PIDC ou un plan équivalent approuvé, en faisant appel soit à l'administration locale soit à d'autres instances plus élevées du gouvernement provincial ou territorial.

Résultats atteints

En 2006-2007, le dernier accord a été signé aux termes du FTE avec Terre-Neuve-et-Labrador le 1er août 2006. Infrastructure Canada a poursuivi ses négociations avec l'Ontario quant à la distribution des 5,8 millions de dollars en fonds de la taxe sur l'essence qui avaient été mise de côté pour les secteurs non constitués en municipalité de l'Ontario. On s'attend à transférer des fonds au début de l'exercice financier de 2007-2008. En 2006-2007, les signataires provinciaux et territoriaux d'ententes aux termes du FTE ont reçu 590,2 millions de dollars.

Le tableau 2.7 présente la répartition des 252 projets financés et la figure 2D montre les investissements engagés aux termes du FTE par catégorie pour 2005-2006, qui constitue les renseignements les plus récents par catégorie disponibles pour le programme. De plus, le tableau 4.7 figurant à la section IV donne des renseignements supplémentaires sur le FTE par province et territoire.

En 2006-2007, Infrastructure Canada a consulté les représentants provinciaux et territoriaux sur les PIDC, dans le cadre des réunions régulières du comité de surveillance du FTE qui a été formé pour surveiller la mise en œuvre stratégique globale des ententes, discuter d'enjeux qui sont liés à la mise en œuvre ainsi que des activités principales des provinces et des territoires, coordonner la planification des collaborations future et prendre des décisions au besoin. Infrastructure Canada a également organisé une rencontre pour l'ensemble des signataires aux termes du FTE en décembre 2006 pour clarifier les obligations des parties, échanger des points de vue, discuter des questions de mise en œuvre, parler des pratiques exemplaires et renforcer les liens du réseau.

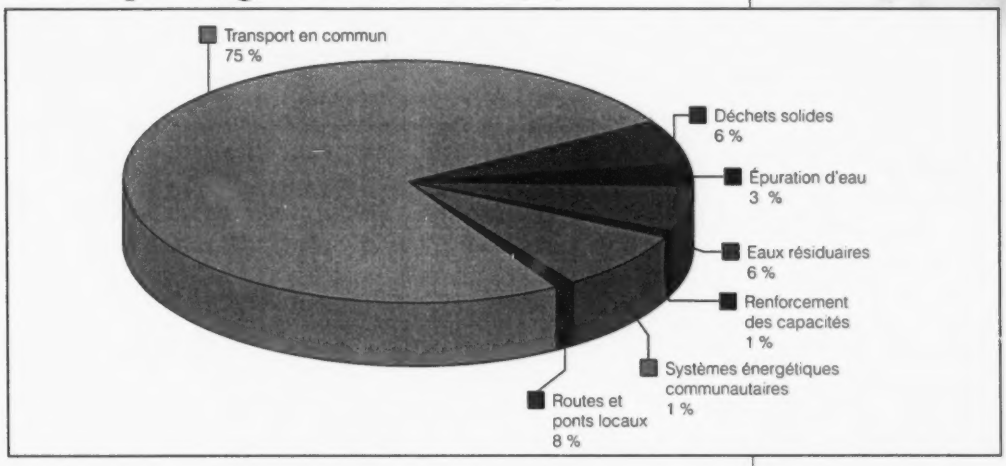
Pour obtenir des renseignements additionnels en ce sens, visitez le **http://www.infrastructure.gc.ca/communities-collectivites/agreements-ententes/gas-essence_tax/index_f.shtml**.

Tableau 2.7 : Financement des projets en 2005-2006 aux termes du FTE par catégorie[1]

Catégorie	Nombre de projets financés	Sommes dépensées (M$)
Renforcement des capacités	4	0,8
Systèmes énergétiques communautaires	10	1,3
Routes et ponts locaux	93	8,8
Transport en commun	32	87,7
Déchets solides	13	7,3
Épuration de l'eau	28	3,0
Système d'eau résiduaire	72	7,3
Total	**252**	**116,2**

1 Les données les plus récentes sur le programme du FTE proviennent de l'exercice 2005-2006.

Figure 2D : Investissements aux termes du FTE par catégorie en 2005-2006 (%)



Fonds destinés au transport en commun (FTC)

Le FTC est un engagement qui fournit 400 millions de dollars sur deux ans pour soutenir des projets visant à améliorer les services de transport en commun et à offrir à la population canadienne un plus grand choix d'options de moyens de transport, ce qui permet ainsi de réduire la congestion sur les routes, les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques ainsi que d'améliorer la qualité de l'environnement. Les fonds sont transférés aux municipalités ou à d'autres récipiendaires admissibles grâce à des ententes qui sont conclues entre le Canada, les provinces et les territoires. Les sommes sont principalement accordées selon l'achalandage dans le transport en commun.

Résultats atteints

En 2006-2007, toutes les ententes provinciales et territoriales non réglées ont été signées aux termes de FTC.

- L'entente avec Terre-Neuve-et-Labrador a été signée le 30 mars 2007.
- L'entente avec la Nouvelle-Écosse a été signée le 24 novembre 2006.
- L'entente avec le Nunavut a été signée le 1er décembre 2006.
- L'entente avec les Territoires du Nord-Ouest a été signée le 31 mars 2007.

En 2006-2007, les signataires provinciaux et territoriaux ont reçu aux termes du FTC 19,1 millions de dollars.

Pour obtenir plus de renseignements en ce sens, visitez le **http://www.infrastructure.gc.ca/communities-collectivites/agreements-ententes/public_trans_commun/index_f.shtml**.

2.2 Activité du programme 2 : Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats

Tableau 2.8 : Ressources financières (en 1 000 $)

Dépenses prévues	Dépenses autorisées	Dépenses réelles
17 401	18 428	13 773

Tableau 2.9 : Ressources humaines (FTE)

Prévues	Dépenses réelles	Différence
73	63	10

Élaboration de politiques

Infrastructure Canada travaille avec ses partenaires pour définir et évaluer les besoins en matière d'infrastructure publique, examiner les priorités et les difficultés sur le plan financier et établir des options stratégiques à des fins de considération par le ministre.

Résultats atteints

En 2006-2007, Infrastructure Canada a continué d'offrir un soutien stratégique de qualité et en temps opportun ainsi que des conseils en ce sens, et a élaboré des politiques stratégiques qui reposaient sur des connaissances et des partenariats solides.

Voici quelques-uns des résultats atteints :

- Soutien stratégique donné au ministre en élaborant un cadre stratégique à long terme pour répondre aux besoins d'infrastructure du Canada ayant fait l'objet de consultations afin de fournir aux provinces, territoires, et aux municipalités un financement à long terme de l'infrastructure stable. Le résultat de ce processus, dont le plan d'Infrastructure *Chantiers Canada*, a été annoncé dans le budget de 2007. Il s'agit du plus grand investissement dans l'infrastructure publique au Canada à ce jour : 33 milliards de dollars répartis sur sept ans.
- Réalisation d'études de diligence raisonnable provisoires pour déterminer l'admissibilité des projets qui ont été déposés aux termes du FCIS et du FIF et conseils donnés au ministre de façon concertée quant à la sélection des projets.

- Soutien stratégique de qualité donné au ministre en temps opportun ainsi que des conseils en ce sens sur les politiques d'infrastructure en général et les priorités des projets.
- Soutien fourni au ministre pour veiller à ce que les perspectives d'Infrastructure Canada soient incorporées dans les documents de breffage et les documents stratégiques pertinents du Parlement, du cabinet, du portefeuille et les documents stratégiques interministériels.
- Maintien, promotion et amélioration des partenariats existant avec les ministères fédéraux, les principales parties concernées au moyen de consultations et de discussions périodiques.

Développement des connaissances et établissement de partenariats

Infrastructure Canada, en collaboration avec ses partenaires, essaie aussi de renforcer les capacités et d'enrichir les connaissances sur l'infrastructure, les villes et les collectivités grâce à la recherche, aux échanges et à d'autres initiatives de partenariat. Il reconnaît l'importance d'approfondir sa compréhension de l'infrastructure publique canadienne et de mettre au point, avec les partenaires, des pratiques exemplaires visant à améliorer la sécurité et l'efficacité de la construction et du maintien de cette infrastructure. Au cours de l'exercice visé par le présent rapport, Canada a établi six priorités principales en matière de recherche. Elles sont les suivantes :

- l'état de l'infrastructure dans les collectivités du Canada;
- les villes, les collectivités et l'infrastructure publique;
- les impacts économiques, sociaux, culturels et environnementaux de l'infrastructure sur les collectivités;
- les mécanismes de financement pour les infrastructures et les collectivités;
- la technologie, l'innovation et l'infrastructure de transformation;
- les questions de gouvernance liées à l'infrastructure et aux collectivités.

Pour chacune de ces priorités, on a déterminé des enjeux particuliers qui correspondent aux activités stratégiques et opérationnelles à court et à moyen terme d'Infrastructure Canada. Ces enjeux sont diffusés au public dans le site Web du Ministère à l'adresse suivante : **http://www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/aboutus-apropos/prio/index_f.shtml**.

Le rôle que joue Infrastructure Canada repose sur sa stratégie de recherche. Elle comporte trois objectifs :

- ***Acquisition de connaissances :*** Trouver des perspectives qui sont nouvelles et plus multidisciplinaires sur les enjeux touchant l'infrastructure, les villes et les collectivités.
- ***Création d'un milieu de recherche :*** Accroître la capacité de recherche en favorisant des réseaux de recherche plus solides.
- ***Transfert des connaissances :*** Voir à ce que les résultats de recherche soient utilisables et transmis aux chercheurs et aux décideurs qui sont concernés par la durabilité de l'infrastructure publique et les collectivités.

Résultats atteints

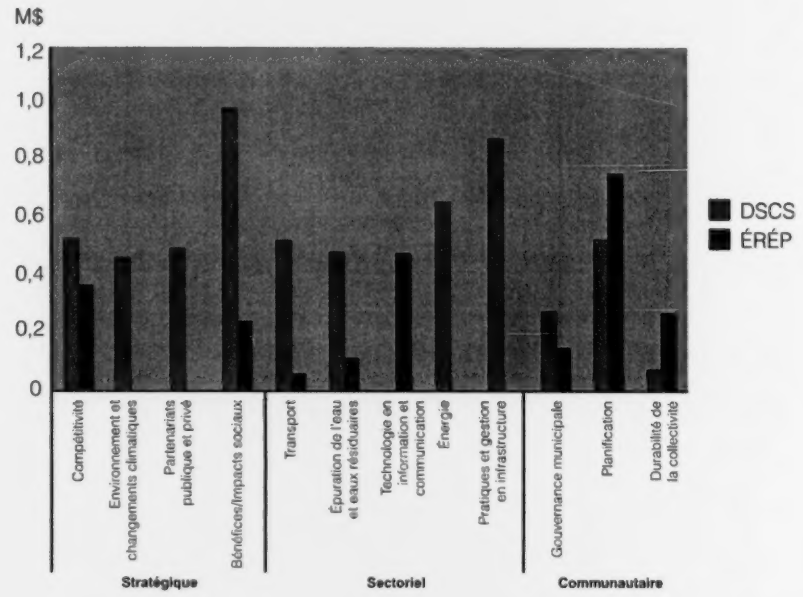
a) Production de connaissances

Infrastructure Canada a mis sur pied une initiative de financement de la recherche s'échelonnant sur cinq ans pour enrichir les connaissances et compléter ses objectifs de renforcement de la communauté ainsi que le transfert de connaissances. Cette initiative comprend les deux programmes suivants :

- **Programme Développement des connaissances, sensibilisation et communication (DCSC) :** En 2006-2007, Infrastructure Canada a lancé un troisième appel de propositions dans le cadre du DCSC. Ce dernier a aussi été utilisé pour soutenir particulièrement un projet de recherche dirigé par le Commonwealth Local Government Forum. Par conséquent, neuf accords de contribution d'une valeur de plus de 800 000 $ ont été signés. Une partie de cette somme a été distribuée au cours de la présente année financière et le reste le sera au cours des deux prochaines.
- **Programme Études de recherche évaluées par les pairs (ÉRÉP) :** En 2006-2007, Infrastructure Canada a poursuivi sa collaboration avec le Conseil de recherches en sciences humaines et le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie. Ces deux conseils subventionnaires ont participé à l'exécution du Programme, notamment au processus d'examen par les pairs. En juin 2006, le deuxième appel de propositions du Programme a été lancé et cinq propositions ont été retenues. Toutefois, il n'y en a eu que deux qui se sont soldées par la signature d'un accord de contribution durant l'exercice visé par le présent rapport. La valeur des deux projets s'élève à plus de 110 000 $, somme qui sera répartie sur les deux prochaines périodes financières. Pour ce qui est des trois autres propositions, des accords de contribution seront conclus au début de 2007-2008.

La figure 2E présente la répartition des projets de DSCS et d'ÉRÉP par domaine. La somme totale des investissements dépasse les 8,4 millions de dollars au 31 mars 2007.

Figure 2E : Fonds allouées par les programmes de DSCS et d'ÉRÉP au 31 mars 2007 Valeur totale : 8,4 M$



Pour obtenir plus de renseignements sur ces deux programmes de recherche, visitez le **http://www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/fun-fin/index_f.shtml**.

Infrastructure Canada a réalisé dix recherches-maison en 2006-2007 y compris les suivantes : *La voie de la durabilité – Une évaluation du « caractère durable » de certains plans municipaux du Canada; Productivité et infrastructure : examen préliminaire des ouvrages; L'infrastructure et l'identité : « l'édification du Canada : les gens et les projets qui ont formé la nation »*. Les résultats de ces recherches sont diffusés à l'adresse suivante : **http://www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/result/index_f.shtml**.

En 2006-2007, Infrastructure Canada a mis la touche finale aux trois principaux projets qu'il avait entrepris avec Statistique Canada, lesquels ont permis de mettre au point un solide concept d'infrastructure publique et de faire l'inventaire des stocks et des investissements de l'infrastructure. Les résultats de ces trois

recherches figurent dans le site Web de la table ronde de recherche horizontale sur l'infrastructure (TRRHI) et sont accessibles par ses membres et les représentants du gouvernement fédéral.

En 2006-2007, Infrastructure Canada a terminé avec succès son travail dans un projet de recherche de deux ans avec *Programmes internationaux futurs* de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Ce projet examine les possibilités à saisir et les défis auxquels devra faire face le secteur de l'infrastructure partout dans le monde au cours des trente prochaines années, dans le but de faire des recommandations stratégiques aux gouvernements de l'OCDE afin d'améliorer la contribution de l'infrastructure au développement économique et social. Les résultats sont présentés dans le rapport de l'OCDE :

- *Les Infrastructures à l'horizon 2030 : Télécommunications, transports terrestres, eau et électricité* fait l'évaluation des besoins mondiaux en matière d'infrastructure au cours des prochains 20 ans et définit les principaux enjeux sur lesquels les pays auront à se pencher pour y répondre. Ce rapport est diffusé à l'adresse suivante : **http://www.oecd.org/document/60/0,3343,fr_2649_36240452_36988169_1_1_1_1,00.html**.

Le Ministère a aussi achevé le projet qu'il avait lancé en collaboration avec Canada West Foundation. Le rapport qui en a découlé, *De nouveaux outils pour une nouvelle époque : un guide d'information sur le financement, le financement public et la mise en œuvre des infrastructures urbaines*, décrit quelles sont les conditions favorables pour mettre en place une large gamme de mécanismes financiers visant le développement de l'infrastructure et vérifie dans quelle mesure ces outils peuvent être mis en application pour remplir les besoins des municipalités en matière d'infrastructure. Le guide explique aussi quelques unes des répercussions sur le gouvernement fédéral. Ce rapport est diffusé à l'adresse suivante : **http://www.cwf.ca/V2/modules/map.php** (en anglais).

Infrastructure Canada a fourni le soutien administratif et de l'aide pour les recherches au Comité consultatif externe sur les villes et les collectivités (CCEVC) jusqu'à ce que le rapport final soit terminé. Ce rapport intitulé *Pour en finir avec l'incertitude et favoriser la résilience des collectivités : Bâtir un meilleur avenir pour tous les Canadiens* a été déposé en juin 2006. Pour consulter ce rapport, visitez le **http://www.infrastructure.gc.ca/eaccc-ccevc/rep-rap/index_f.shtml**.

b) Renforcement de la communauté de la recherche

Infrastructure Canada essaie de trouver des façons de développer des relations intergouvernementales qui sont plus efficaces et plus novatrices pour répondre aux questions complexes et interdépendantes qui touchent la prospérité et la qualité de vie de la population canadienne.

En juin 2006, l'Alberta Trilateral Partnership on Community Sustainability a été créé. Ce partenariat réunit des représentants des gouvernements fédéral et provincial, des villes d'Edmonton et de Calgary ainsi que deux associations municipales albertaines. Au cours de la dernière année, des groupes de travail ont établi des enjeux clés et bâti des plans d'action dans quatre secteurs prioritaires : immigration et marché du travail; la région de Wood Buffalo; inventaire des programmes; et logement abordable.

Infrastructure Canada a joué un rôle de premier plan au nom du Canada, qui a organisé la troisième session du Forum urbain mondial d'ONU HABITAT à Vancouver, en juin 2006.

c) Diffusion et transfert des connaissances

Depuis les dernières années, Infrastructure Canada maintient une passerelle de la recherche pour diffuser de l'information sur les recherches en infrastructure et échanger des connaissances avec les chercheurs, les décideurs et autres utilisateurs. En 2006-2007, des améliorations ont été apportées à la passerelle (voir **http://www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/index_f.shtml**), ce qui comprend l'ajout de nouvelles études, d'outils et de liens, ainsi que des renseignements sur les projets de recherche qui sont financés grâce aux deux programmes de financement de la recherche d'Infrastructure Canada. Des ajouts et des mises à niveaux ont été faits au registre de recherche électronique (voir **http://www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/reg/index_f.shtml**).

En 2006-2007, Infrastructure Canada a continué à élargir son réseau de recherche fédéral. Ces efforts se sont faits surtout sur le plan du travail de la TRRHI. Cette dernière vise à faire des recherches sur l'infrastructure, les villes et les collectivités, à y collaborer et à échanger de l'information en ce sens ainsi qu'à

veiller à ce que les résultats de recherche soient appliqués efficacement au travail et aux processus stratégiques de l'ensemble du gouvernement fédéral. Infrastructure Canada a organisé trois rencontres de la TRRHI pour échanger des connaissances et les enrichir dans chacun de ses secteurs de recherche prioritaires :

- En avril 2006 : **Présentation sur les mécanismes d'établissement des coûts visant à faciliter la planification durable des collectivités.**
- En septembre 2006 : **Présentation sur les options novatrices de financement, l'investissement et l'infrastructure municipale de Canada West Foundation.**
- En septembre 2006 : **Outils pour évaluer les conséquences sociales et culturelles de l'infrastructure sur les collectivités.**

Infrastructure Canada a aussi créé un nouveau portail Web pour la TRRHI afin de faciliter la tenue des activités de la table ronde et les collaborations de recherche entre ses membres. Ce portail contient des documents de recherche à jour et un calendrier perpétuel des événements à venir de la TRRHI ainsi que d'autres événements associés à la recherche. L'accès au portail est limité aux membres de la TRRHI et aux représentants du gouvernement fédéral.

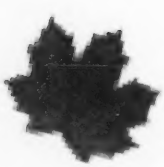
S'est ajouté à ces ressources électroniques, l'*Infraguide*, un outil qui permet de définir et de faire connaître les pratiques exemplaires ainsi que de favoriser l'innovation afin de soutenir les décisions et les mesures prises sur le plan des infrastructures municipales durables qui visent à protéger la population canadienne et à améliorer sa qualité de vie. Depuis que ce projet s'est terminé en février 2007, le Ministère étudie diverses options pour remplir des objectifs semblables de manière continue.

En 2006-2007, Infrastructure Canada a tenu deux ateliers :

- *Infrastructures municipales d'eau et d'égouts : Créer les conditions gagnantes pour favoriser l'innovation – Discussion sur les orientations*, qui a eu lieu en mai 2006, dans le cadre de la conférence du Projet de recherche sur les politiques intitulée *L'eau douce, source d'avenir*.
- *Passer de la recherche à l'action*, qui a eu lieu en novembre 2006 et a réuni des chercheurs issus des deux programmes de financement de la recherche, ainsi que des membres de la TRRHI et d'autres représentants du gouvernement fédéral. Les participants ont communiqué les résultats qu'ils ont obtenus à ce jour dans le cadre de leur recherche et discuté des défis et des possibilités liés à l'application de ces résultats du point de vue des politiques.

En 2006-2007, Infrastructure Canada a poursuivi sa collaboration internationale visant à établir et à maintenir des partenariats avec des organismes multilatéraux (OCDE, Banque mondiale, ONU-HABITAT, Commonwealth Local Government Forum, etc.) et d'autres États pour acquérir des connaissances et les échanger dans le but d'élaborer des politiques de manière judicieuse.

Infrastructure Canada a aussi aider la Banque mondiale de manière importante avec son projet pilote international visant à mettre au point des indicateurs de rendement mondiaux pour les villes en fournissant ses commentaires et en aidant à la recherche. En janvier 2007, Infrastructure Canada a organisé un atelier à Montréal invitant les villes participantes à discuter de l'ébauche du document sur ces indicateurs de rendement et à l'élaborer davantage. Ces indicateurs sont présentement testés, et les résultats de l'étude seront présentés par la Banque mondiale dans le cadre du Forum urbain mondial d'ONU-Habitat de 2008.



Section III : Renseignements supplémentaires

3.1 Information sur la structure organisationnelle

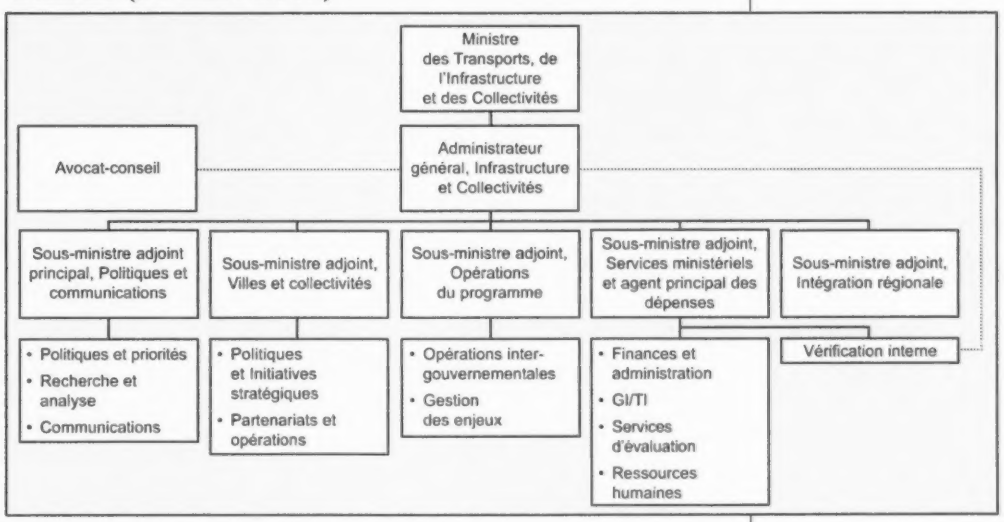
L'honorable Lawrence Cannon est le ministre responsable du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités[7].

Infrastructure Canada est dirigé par un administrateur général, Louis Ranger, qui relève du ministre. L'administrateur général est appuyé par cinq sous-ministres adjoints :

- le sous-ministre adjoint principal, Politiques et communications, John Forster;
- la sous-ministre adjointe, Villes et collectivités, Yazmine Laroche;
- la sous-ministre adjointe, Opérations, Carol Beal;
- le sous-ministre adjoint, Services ministériels et agent financier principal, David Cluff;
- le sous-ministre adjoint, Intégration régionale, Gary Webster;
- l'avocat-conseil, Richard Ouellet.

La structure organisationnelle d'Infrastructure Canada est illustrée à la figure 3A.

Figure 3A : Organigramme d'Infrastructure Canada (31 mars 2007)



7 Le 6 février 2006, Infrastructure Canada a été intégré dans le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et relève du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Partenaires du Ministère

Infrastructure Canada collabore avec d'autres ministères et organismes fédéraux pour exécuter des programmes d'infrastructure. Par exemple, Affaires indiennes et du Nord Canada travaille avec Infrastructure Canada pour réaliser des projets dans les territoires du Nord et les provinces où vivent des Premières Nations. Infrastructure Canada collabore aussi étroitement avec le ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest, Industrie Canada, Développement économique Canada pour les régions du Québec, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique et Transports Canada. Parmi les autres partenaires fédéraux, notons Environnement Canada, la Société canadienne d'hypothèque et de logement ainsi que Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Ces ministères et organismes partagent leurs connaissances des priorités et des besoins locaux, ainsi que leur expertise technique, leurs ressources et leurs structures de gouvernance. Ces partenaires jouent un rôle essentiel pour permettre à l'organisation de remplir son mandat. En ce qui concerne les projets du FCIS et du FIF liés aux transports, Transports Canada assume un rôle de chef de file au niveau fédéral, tandis qu'Infrastructure Canada joue un rôle de soutien.

En plus des partenaires fédéraux, Infrastructure Canada collabore avec les administrations provinciales, territoriales et municipales, ainsi qu'avec les associations, les universités, les instituts de recherche, les organisations de la société civile, le secteur privé et d'autres experts. Cette collaboration vise les objectifs suivants :

- l'acquisition de connaissances horizontales sur l'infrastructure et les questions concernant les lieux;
- l'établissement d'un milieu de recherche solide et multidisciplinaire pouvant offrir un soutien aux décideurs dans les divers secteurs touchant les besoins du Canada en matière d'infrastructure;
- la réunion, diffusion et communication des connaissances sur l'infrastructure aux principaux partenaires.

3.2 Tableaux supplémentaires

Tableau 3.1 : Comparaison des dépenses planifiées et réelles (y compris les équivalents temps plein)

(en 1 000 $)	2004-2005 Dépenses réelles	2005-2006 Dépenses réelles	2006-2007 Budget principal des dépenses	2006-2007 Dépenses prévues	2006-2007 Dépenses totales autorisées	2006-2007 Dépenses réelles
Investissements dans les infrastructures (AAP révisée)			0	2 448 418	2 109 215	1 455 063
Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats (AAP révisée)			0	17 401	18 428	13 773
Infrastructure et Collectivités (ancienne AAP)	227 901	1 503 085	1 824 127	0	0	0
Gestion du portefeuille des sociétés d'État (ancienne AAP)	22 468	24 251	22 989	2 492	0	0
Total	**250 369**	**1 527 336**	**1 847 116**	**2 468 311**	**2 127 643**	**1 468 836**
Plus les coûts des services rendus gratuitement	0	2 440		1 967		2 298
Total des dépenses ministérielles	**250 369**	**1 529 776**	**1 847 116**	**2 470 278**	**2 127 643**	**1 471 134**
Équivalent temps plein	**179**	**180**		**220**		**184**

Explications

- L'écart entre les dépenses totales autorisées et les dépenses réelles en 2006-2007 s'explique de deux façons :
  - la conclusion des accords de contribution aux termes des programmes tels que le FCIS et le FIF a pris plus de temps que prévu, ce qui a donc provoqué le report du début du remboursement aux récipiendaires des coûts de projet;
  - les besoins de liquidités des récipiendaires pour l'année courante sont moins élevés, si l'on se fie aux prévisions de trésorerie pour le FIMR, le FIF et le FCIS.
- Tous les fonds de contribution non utilisés en 2006-2007 seront distribués au cours des années à venir pour répondre aux besoins des récipiendaires en matière de trésorerie.

Tableau 3.2 : Utilisation des ressources selon le programme d'activités (en 1 000 $)

2006-2007					
	Budget			Plus : non-budgétaire	
Activité du programme – PA	Exploitation	Subventions et contributions	Budget total	Prêts, investissements et avances	Total
Investissements dans les infrastructures (AAP révisée)					
Budget principal des dépenses			0	0	0
Dépenses prévues	27 943	2 420 475	2 448 418	0	2 448 418
Dépenses totales autorisées	29 166	2 080 049	2 109 215	0	2 109 215
Dépenses réelles	25 903	1 429 160	1 455 063	0	1 455 063
Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats (AAP révisée)					
Budget principal des dépenses			0	0	0
Dépenses prévues	12 196	5 205	17 401	0	17 401
Dépenses totales autorisées	13 271	5 157	18 428	0	18 428
Dépenses réelles	9 142	4 631	13 773	0	13 773
Infrastructure et Collectivités (ancienne AAP)					
Budget principal des dépenses	36 958	1 787 169	1 824 127	0	1 824 127
Dépenses prévues	0	0	0	0	0
Dépenses totales autorisées	0	0	0	0	0
Dépenses réelles	0	0	0	0	0
Gestion du portefeuille des sociétés d'État (ancienne AAP)					
Budget principal des dépenses	20 497	0	20 497	2 492	22 989
Dépenses prévues	0	0	0	2 492	2 492
Dépenses totales autorisées	0	0	0	0	0
Dépenses réelles	0	0	0	0	0
Total pour le Ministère					
Budget principal des dépenses	57 455	1 787 169	1 844 624	2 492	1 847 116
Dépenses prévues	40 139	2 425 680	2 465 819	2 492	2 468 311
Dépenses totales autorisées	42 437	2 085 206	2 127 643	0	2 127 643
Dépenses réelles	35 044	1 433 792	1 468 836	0	1 468 836

Explications

- Ce tableau montre l'harmonisation de l'ancienne architecture des activités du programme (AAP) telle qu'elle est publiée dans le *Budget principal des dépenses* de 2006-2007, à l'APP révisée, qui est présentée dans les *Comptes publics du Canada* de 2006-2007. Il comprend les conséquences entraînées par le transfert de la gestion du portefeuille des sociétés d'État à Transports Canada ainsi que la création de deux nouvelles activités issues des anciennes du programme d'Infrastructure et des Collectivités pour établir de meilleurs rapports sur les résultats.
- L'écart entre les dépenses autorisées et les dépenses réelles est expliqué au tableau 3.1. Il est principalement attribuable à la signature tardive des accords de contribution et aux rajustements de trésorerie demandés par les récipiendaires.

Tableau 3.3 : Crédits ou postes législatifs (en 1 000 $)

Crédits ou postes législatifs	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	2006-2007			
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Dépenses totales autorisées	Dépenses réelles
55	Dépenses d'exploitation	37 103	38 778	39 987	32 593
60	Contributions	1 787 169	2 406 680	2 066 093	1 414 680
65	Paiements à la Société du Vieux-Port de Montréal inc.	18 800	0	0	0
L70	Paiements à la Queens Quay West Land Corporation	2 492	2 492	0	0
(S)	Paiements aux termes du Fonds destinés au transport en commun		19 000	19 112	19 112
(S)	Contributions au régime d'avantages sociaux des employés	1 552	1 361	2 451	2 451
Total		**1 847 116**	**2 468 311**	**2 127 643**	**1 468 836**

Explications

- L'écart au crédit 55 – Budget de fonctionnement – est imputable en partie à la réduction des dépenses salariales, reflétant un plus grand nombre de postes vacants que prévu et aux dépenses moins importantes à la suite du transfert du Ministère au portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. En raison de ce transfert, les bureaux du ministre et de l'administrateur général ont réalisé des économies sur le plan des opérations. Le décroissement des dépenses s'explique également par le ralentissement des dépenses ayant été enregistrées dans le système de gestion des contributions (SPGII) puisqu'il a d'abord fallu obtenir l'autorisation appropriée pour ensuite établir le bon contrat.
- L'écart au crédit 60 – Contributions – est expliqué dans l'exposé des tableaux 3.1 et 3.2.
- Les écarts qui existent entre les dépenses planifiées et les dépenses réelles pour les crédits 65 et L70 reflètent le transfert de ces sociétés d'État à Transports Canada en 2006-2007.

Tableau 3.4 : Services reçus sans frais (en 1 000 $)

	2006-2007
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	1 122
Contributions couvrant la part des employeurs des primes d'assurance des employés et des dépenses effectuées par le SCT (sans compter les fonds renouvelables)	1 176
Somme totale des services reçus sans frais en 2006-2007	**2 298**

Tableau 3.5 : Détails sur les programmes de paiements de transfert

Infrastructure Canada a géré les programmes de transfert suivants dépassant 5 millions de dollars :

- Contributions aux termes du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique;
- Contributions aux termes du Fonds sur l'infrastructure frontalière;
- Contributions aux termes du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale;
- Paiements de transfert aux termes du Fonds de la taxe sur l'essence;
- Contributions aux termes du Fonds destinés au transport en commun.

Pour obtenir d'autres renseignements en ce sens, visitez le **http://www.tbs-sct.gc.ca/dpr-rmr/0607/info/tpp-ppt_f.asp**.

Tableau 3.6 : Rapports sur les initiatives horizontales

Les rapports sur les initiatives horizontales visent à présenter aux parlementaires, au public et au gouvernement un aperçu des dépenses publiques, des plans, des priorités et des réalisations de toutes les principales initiatives horizontales.

Dans le cadre d'une initiative horizontale, des partenaires d'au moins deux organisations ont accepté, en vertu d'une entente de financement officielle, de travailler à l'atteinte de résultats communs. Au cours de la dernière année, Infrastructure Canada a dirigé les quatre initiatives horizontales suivantes : le FCIS, le FIF, le PIC, le FIMR et le programme ÉREP. Il a aussi coordonné une initiative horizontale, c'est-à-dire le Programme infrastructures Canada.

Pour obtenir d'autres renseignements en ce sens visitez le **http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_f.asp**.

Tableau 3.7 : États financiers (non vérifiés) d'Infrastructure Canada

Bureau de l'infrastructure du Canada

États financiers (non vérifiés)
De l'exercice terminé le 31 mars 2007

Bureau de l'infrastructure du Canada

Déclaration de la responsabilité de la direction

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 et de toute l'information contenue dans ces états financiers incombe à la direction du Ministère. Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux conventions comptables énoncées par le Conseil du Trésor qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information présentée dans les états financiers. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. Pour s'acquitter de ses obligations en matière de comptabilité et de présentation de l'information, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières du Ministère. L'information financière soumise pour la préparation des *Comptes publics du Canada* et incluse dans le *Rapport ministériel sur le rendement* est conforme à ces états financiers.

La direction possède un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques,* qu'elles sont exécutées conformément aux règlements, aux autorisations du Parlement et qu'elles sont comptabilisées comme il se doit de manière à rendre compte de l'utilisation des fonds publics. La direction veille également à l'objectivité et à l'intégrité des données contenues dans ses états financiers par la sélection appropriée, la formation et le perfectionnement d'employés qualifiés, par une organisation assurant une séparation appropriée des responsabilités et par des programmes de communication visant à assurer la compréhension des règlements, des politiques, des normes et des responsabilités de gestion dans tout le Ministère.

La direction a mis sur pied un Comité ministériel de vérification qui est responsable de la surveillance et de la prestation de conseils respectueux de l'esprit de la politique sur la vérification interne et de la Directive sur les comités ministériels de vérification du Conseil du Trésor. Le Comité est présidé par l'administrateur général et il est composé des sous-ministres adjoints du Ministère. Le CMV a la responsabilité de surveiller activement les principaux secteurs du contrôle et de la reddition de comptes du Ministère, ce qui englobe l'examen des états financiers du Ministère ainsi que de toutes les estimations comptables importantes et des jugements qu'ils contiennent.

Les états financiers du Ministère n'ont pas été vérifiés.

Louis Ranger
Administrateur général

David Cluff
Agent financier supérieur

Signé à Ottawa (Ontario)

Le 10 août 2007

2

Bureau de l'infrastructure du Canada
État des résultats *(non vérifié)*
Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

Charges	2007	2006 (Régularisé - Note 13)
Paiements de transfert (note 4)	1 427 383	1 487 519
Charges de fonctionnement (note 5)	35 896	39 965
Autres charges		
Perte pour radiation de prêt (note 6)		31 300
Total des charges	**1 463 279**	**1 558 784**
Revenus (note 7)	**9**	**15 793**
Coût de fonctionnement net	**1 463 270**	**1 542 991**

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Bureau de l'infrastructure du Canada
État de la situation financière (non vérifié)
au 31 mars
(en milliers de dollars)

	2007	2006 (Régularisé - Note 13)
Actif		
Actifs financiers		
Débiteurs et avances (note 8)	44 676	59 255
Total des actifs financiers	**44 676**	**59 255**
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (note 9)	11 639	10 336
Total des actifs non financiers	**11 639**	**10 336**
TOTAL	**56 315**	**69 591**
Passif		
Créditeurs	4 340	2 257
Charges à payer et autres passifs	58 604	324 384
Indemnités de vacances et congés compensatoires	659	809
Indemnités de départ (note 10)	3 020	2 940
Total des passifs	**66 623**	**330 390**
Avoir du Canada	**(10 308)**	**(260 799)**
TOTAL	**56 315**	**69 591**

Obligations contractuelles (note 11)
Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

4

Bureau de l'infrastructure du Canada
État de l'avoir du Canada (non vérifié)
au 31 mars
(en milliers de dollars)

	2007	2006 (Régularisé - Note 13)
Avoir du Canada, début de l'exercice	(260 799)	21 163
Ajustement de l'année précédente	11	
Coût de fonctionnement net	(1 463 270)	(1 542 991)
Crédits de l'exercice utilisés (note 3)	1 468 812	1 527 336
Revenus non disponibles pour dépenser	(6 637)	(16 453)
Variation de la situation nette du Trésor (note 3)	249 277	(252 294)
Services fournis gratuitement (note 12)	2 298	2 440
Avoir du Canada, fin de l'exercice	(10 308)	(260 799)

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

5

Bureau de l'infrastructure du Canada
État des flux de trésorerie (non vérifié)
Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2007	2006 (Régularisé - Note 13)
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net	1 463 270	1 542 991
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 9)	(2 054)	(1 220)
Perte pour radiation de prêt		(31 300)
(Perte) Gain sur aliénation d'immobilisations corporelles	(1)	
Services fournis gratuitement (note 12)	(2 298)	(2 440)
Variations de l'état de la situation financière:		
Diminution (augmentation) des passifs	263 757	(277 537)
Augmentation (diminution) des débiteurs	(14 579)	24 434
Augmentation (diminution) des charges payées d'avance		(230)
Encaisse utilisée par les activités de fonctionnement	**1 708 095**	**1 254 698**
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition nette d'immobilisations corporelles (note 9)	3 357	3 891
Encaisse utilisée par les activités d'investissement en immobilisations	**3 357**	**3 891**
Activités de financement		
Encaisse nette provenant du gouvernement du Canada	**(1 711 452)**	**(1 258 589)**

Les notes complémentaires font partie intégrante de ces états financiers.

Bureau de l'infrastructure du Canada

Notes aux états financiers (non vérifiés)

1. Autorisation et objectifs

Le Bureau de l'infrastructure du Canada (INFC) a été créé en 2002 en tant qu'organisation distincte aux termes de l'annexe I.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'organisation est appelée couramment Infrastructure Canada (INFC).

INFC a été établi pour diriger les activités du gouvernement du Canada qui visent à régler les problèmes d'infrastructure des villes, des collectivités et des régions du Canada au moyen de programmes de recherche, de politiques et de programmes de paiements de transfert. Le décret 2004-325 autorise le ministre à conclure des ententes de paiements de transfert et des contrats concernant des initiatives d'infrastructure au Canada. L'un des principaux programmes d'aide financière du Bureau est le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, qui est géré en vertu de sa propre loi habilitante, la *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*, issue de la *Loi d'exécution du budget de 2001*.

En outre, le Ministère a reçu le mandat d'agir comme point de convergence fédéral pour le plan d'action touchant les villes et les collectivités. Dans le cadre de ce plan d'action, INFC est responsable du partage de la taxe fédérale sur l'essence avec les villes et les collectivités canadiennes, en plus d'initiatives liées au financement de l'infrastructure de transport public.

En 2005-2006, INFC était également responsable de quatre sociétés d'État, notamment la Société immobilière du Canada limitée, la Société du Vieux-Port de Montréal inc., Parc Downsview Park Inc. et Queens Quay West Land Corporation. Chacune de ces sociétés d'État appuie l'engagement fédéral à l'égard des villes et des collectivités au moyen d'activités comme le réaménagement des terres fédérales excédentaires pour répondre aux besoins des collectivités et la fourniture d'espaces verts en secteurs urbains. Dans le cadre de la restructuration du gouvernement, la responsabilité de ces sociétés d'État a été transférée à Transports Canada. Les états financiers de 2006-2007 traduisent ce changement.

INFC est financé essentiellement par crédits parlementaires annuels reçus du Parlement du Canada et n'est pas imposable en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Le 6 février 2006, INFC relevait du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables énoncées par le Conseil du Trésor qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

a) Crédits parlementaires – Le Ministère est principalement financé au moyen de crédits parlementaires du gouvernement du Canada. Les crédits consentis au Ministère ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers prévus par les principes comptables généralement reconnus, car ils sont fondés dans une large mesure sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les postes de l'état des résultats et de l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux des crédits parlementaires. La note 3 contient un rapprochement général entre les deux méthodes de présentation de l'information.

b) Encaisse nette provenant du gouvernement – Le Ministère a le Trésor pour cadre de fonctionnement, lequel est administré par le receveur général du Canada. Toutes les rentrées de

fonds du Ministère sont déposées au Trésor et toutes les sorties de fonds sont payées à même le Trésor. L'encaisse nette provenant du gouvernement correspond à la différence entre toutes les rentrées et les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères du gouvernement fédéral.

c) Variation de la situation nette du Trésor – Différence entre l'encaisse nette provenant du gouvernement et les crédits utilisés au cours de l'exercice, à l'exclusion des revenus non disponibles comptabilisés par le Ministère. Elle découle des écarts temporaires entre le moment où une opération touche un crédit et le moment où elle est traitée par le Trésor.

d) Revenus :

- Les revenus provenant de droits réglementaires sont comptabilisés dans les comptes en fonction des services fournis au cours de l'exercice.
- Les autres revenus sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.

e) Charges – Les charges sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice :

- Les contributions sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel le bénéficiaire a satisfait aux critères d'admissibilité ou a rempli les conditions d'une entente de transfert par contrat.
- Les indemnités de vacances et de congés compensatoires sont passées en charges au fur et à mesure que les employés acquièrent des droits en vertu de leurs conditions d'emploi respectives.

f) Avantages sociaux futurs :

i. Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique *(Loi sur la pension de la fonction publique)*, régime multiemployeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du Ministère au Régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du Ministère découlant du Régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, le Ministère n'est pas tenu de verser des cotisations pour combler l'insuffisance actuarielle du Régime.

ii. Indemnités de départ : Les employés ont droit à des indemnités de départ, selon leur convention collective ou les conditions d'emploi. Ces indemnités sont constituées à mesure que les employés accumulent des années de service. L'obligation au titre des avantages sociaux accumulés par les employés est calculée à partir des résultats du passif déterminé sur une base actuarielle pour les prestations de départ pour l'ensemble du gouvernement.

g) Les débiteurs et les avances sont comptabilisés en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Des provisions sont établies pour les débiteurs dont le recouvrement est incertain.

h) Immobilisations corporelles – Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 10 000 $ sont comptabilisées à leur coût d'achat. Le Ministère n'inscrit pas à l'actif les biens incorporels, les œuvres d'art et les trésors historiques ayant une valeur culturelle, esthétique ou historique, les biens situés dans les réserves indiennes et les collections des musées. Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation comme suit :

Catégorie d'actif	Période d'amortissement
Matériel informatique	*5* à *10* ans
Logiciels informatiques - Achats	*3* ans
Logiciels informatiques – Développés	*7* ans
Véhicules	*5* ans
Améliorations locatives	période de location

i) Incertitude relative à la mesure — La préparation de ces états financiers conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes généralement reconnus du Canada pour le secteur public, exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont le passif pour les indemnités de départ et la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et les rajustements sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus, à mesure qu'ils deviennent nécessaires.

9

3. Crédits parlementaires

Le Ministère reçoit la plus grande partie de son financement au moyen de crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et l'état de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés dans des exercices précédents, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans les exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement net du Ministère diffèrent selon qu'ils sont préparés selon le financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les tableaux suivants présentent un rapprochement de ces différences :

a) Rapprochement du coût de fonctionnement et des crédits parlementaires de l'exercice en cours
(en milliers de dollars)

	2007	2006 (Régularisé - Note 13)
Coût de fonctionnement net	1 463 270	1 542 991
Rajustements pour les postes ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais sans incidence sur les crédits		
Plus (moins) :		
Revenus non disponible pour dépenser	6 637	16 452
Indemnités de vacances et congés compensatoires	150	69
Perte sur radiation de prêt	-	(31 300)
Perte sur l'aliénation d'immobilisations	(1)	-
Indemnités de départ	(79)	(808)
Autres	(171)	(299)
Amortissement des immobilisations corporelles	(2 054)	(1 220)
Services fournis gratuitement	(2 298)	(2 440)
	1 465 454	1 523 445
Rajustements pour les postes sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui ont une incidence sur les crédits		
Plus (moins) :		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	3 381	3 891
Produits des ventes d'immobilisations	(23)	-
Crédits de l'exercice utilisés	**1 468 812**	**1 527 336**

10

b) Crédits fournis et utilisés
(en milliers de dollars)

	Crédits fournis 2007	2006
Crédit 1 - Dépenses de fonctionnement		43 911
Crédit 5 - Contributions		785 444
Crédit 55 - Dépenses de fonctionnement	39 962	-
Crédit 60 - Contributions	2 066 093	-
Montants législatifs	21 539	965 362
Moins :		
Crédits annulés : Fonctionnement	(7 369)	(6 640)
: Contributions	(651 413)	(260 741)
Crédits de l'exercice utilisés	**1 468 812**	**1 527 336**

c) Rapprochement de l'encaisse nette provenant du gouvernement et des crédits de l'exercice utilisés
(en milliers de dollars)

	2007	2006
Encaisse nette provenant du gouvernement	1 711 452	1 258 589
Revenus non disponible pour dépenser	6 637	16 453
Variation de la situation nette du Trésor		
Augmentation (diminution) des débiteurs et des avances	14 580	(24 434)
Augmentation (diminution) des créditeurs et des charges à payer	(263 768)	277 537
Autres rajustements	(89)	(809)
	(249 277)	252 294
Crédits de l'exercice utilisés	**1 468 812**	**1 527 336**

4. Paiements de transfert

(en milliers de dollars)

	2007	2006
Programmes		
Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique	676 975	417 530
Fonds de la taxe sur l'essence	590 205	581 928
Fonds sur l'infrastructure municipale rurale	81 566	11 067
Fonds sur l'infrastructure frontalière	51 220	72 301
Fonds destiné au transport en commun	19 112	380 888
Centre Harbourfront	4 000	-
Programme de recherche, connaissances et communication	2 971	755
InfraGuide	1 659	2 725
Société du Vieux-Port de Montréal	(325)	16 325
Queens Quay West Land Corporation	-	4 000
Total	**1 427 383**	**1 487 519**

Au cours de l'année un appropriation de 325,000 $ non utilisée dans l'année précédente a été remboursée par le Vieux Port de Montréal.

En 2005-2006, en raison d'une omission, le *Budget principal des dépenses* ne contenait pas de crédits distincts pour la SVPM et la QQWLC. Après consultation du Secrétariat du Conseil du Trésor et approbation du Conseil du Trésor, le Ministère a reçu deux nouvelles contributions pour verser des paiements à la SVPM et à la QQWLC. Les montants suivants figurent dans les dépenses au titre des paiements de transfert :

- SVPM – 16 325 000 $
- QQWLC – 4 000 000 $.

5. Charges de fonctionnement

(en milliers de dollars)

	2007	2,006 (Régularisé - Note 13)
Salaires et avantages sociaux	17 229	17 334
Services professionnels et spéciaux	7 914	10 625
Autres services	2 113	2 877
Amortissement des immobilisations corporelles	2 054	1 220
Locations	1 498	1 238
Services fournis gratuitement (note 12) régime de soins de santé et de soins dentaires	1 176	1 141
Services fournis gratuitement (note 12) installations	1 122	1 299
Déplacements et réinstallation	1 020	1 293
Télécommunications	491	486
Mobilier et agencements	363	1 097
Services d'information	352	369
Autres charges de fonctionnement	340	22
Réparation et entretien du matériel	224	964
Total	**35 896**	**39 965**

12

6. Perte sur radiation de prêt

Le Conseil du Trésor a ordonné que la Queens Quay West Land Corporation, société d'État constituée en vertu des lois fédérales, soit dissoute avant le 31 mars 2006. Le gouvernement a informé la société de la dissolution au moyen d'un décret, le 15 août 2005. Par conséquent, un prêt non remboursé de 31 millions de dollars a été radié en 2005-2006.

7. Revenus

(en milliers de dollars)	2007	2006
Dividendes - Société immobilière du Canada limitée	-	11 000
Remboursement de sommes excédentaires - Queens Quay West Land Corporation	-	4 793
Autres revenus	7	-
Gain sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	2	-
Total	**9**	**15 793**

8. Débiteurs et avances

Le tableau suivant présente en détail les débiteurs et les avances :

(en milliers de dollars)	2007	2006
Débiteurs des autres ministères et organismes fédéraux	44 666	59 248
Débiteurs de l'extérieur	7	-
Avances aux employés	3	7
Total	**44 676**	**59 255**

Comme ces débiteurs devraient être entièrement recouvrés, le Ministère n'a pas établi de provision pour créances douteuses.

9. Immobilisations corporelles
(Régularisé – note 13)

(en milliers de dollars)

Coût					Amortissement cumulé					
Catégorie d'immobilisation	Solde d'ouverture	Acquisitions	Cession et radiation	Solde de fermeture	Solde d'ouverture	Amortissement	Cession et radiation	Solde de fermeture	2007 Valeur comptable nette	2006 Valeur comptable nette
Matériel informatique	223	448	-	671	38	27	-	65	606	185
Logiciels informatiques – Achats	42	404	-	446	-	14	-	14	432	42
Logiciels informatiques – Développés	12,011	2,428	-	14,439	1,929	2,004	-	3,933	10,505	10,082
Véhicules	53		(53)	0	26	3	(29)	0	0	27
Améliorations locatives	-	101	-	101	-	6	-	6	95	-
Total	12,329	3,381	(53)	15,657	1,993	2,054	(29)	4,018	11,639	10,336

La charge d'amortissement pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 s'élève à 2 054 $ (2006 — 1 220 $).

10. Avantages sociaux

a) Prestations de retraite : Les employés du Ministère participent au Régime de retraite de la fonction publique, qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de deux pour cent par année de service validable multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime de rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

Tant les employés que le Ministère cotisent au Régime. En 2006-2007, les charges, qui sont incluses dans les salaires et les avantages sociaux à l'état des résultats, se sont élevées à 1 806 454 $ (1 883 732 $ en 2005-2006), et représentaient environ 2,2 fois (2,6 en 2005-06) les cotisations des employés.

La responsabilité du Ministère relative au Régime de retraite se limite aux cotisations versées. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de promoteur du Régime.

14

b) Indemnités de départ : Le Ministère verse des indemnités de départ aux employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire à leur départ. Ces indemnités ne sont pas capitalisées. Les prestations seront prélevées sur les crédits futurs. Les indemnités de départ au 31 mars étaient les suivantes :

(en milliers de dollars)	2007	2006
Obligation au titre des indemnités constituées, au début de l'exercice	2 940	2 132
Charges de l'exercice	566	980
Indemnités versées pendant l'exercice	(486)	(172)
Obligation au titre des indemnités constituées, fin de l'exercice	**3 020**	**2 940**

11. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités du Ministère peuvent donner lieu à d'importants contrats et obligations pluriannuels aux termes desquels le Ministère sera tenu d'effectuer des paiements au moment où les services ou les biens seront reçus. Les principales obligations contractuelles pour lesquelles une estimation raisonnable peut être faite sont les suivantes :

(en milliers de dollars)	2008	2009	2010	2011	2012 et exercices ultérieurs	Total
Fonds de la taxe sur l'essence	789 992	987 490	1 974 980	-	-	**3 752 462**
Autres paiements de transfert	728 627	431 026	192 814	35 547	10 367	**1 398 381**
Contrats de location-exploitation	1 116	182	1	-	-	**1 299**
Total	**1 519 735**	**1 418 698**	**2 167 795**	**35 547**	**10 367**	**5 152 142**

12. Opérations entre apparentés

En vertu du principe de propriété commune, le Ministère est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Le Ministère conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le Ministère a reçu gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie a).

a) Services fournis gratuitement :

Au cours de l'exercice, le Ministère a reçu gratuitement des services d'autres ministères (installation et cotisations de l'employeur au Régime de soins de santé et au Régime de soins dentaires). Ces services gratuits ont été constatés comme suit dans l'état des résultats du Ministère :

(en milliers de dollars)	2007	2006
Installations	1 122	1 299
Cotisation de l'employeur au Régime de soins de santé et au Régime de soins dentaires	1 176	1 141
Total	**2 298**	**2 440**

Le gouvernement a structuré certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficience et l'efficacité, de sorte qu'un seul ministère mène sans frais certaines activités au nom de tous. Le coût de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques offerts par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, n'est pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du Ministère.

b) Soldes des créditeurs à la fin de l'exercice entre apparentés :

(en milliers de dollars)	2007	2006
Créditeurs - Autres ministères et organismes	3 322	2 257

13. Régularisation des états financiers de 2005-2006 afin de refléter la capitalisation des logiciels développés à l'interne

Depuis la création du Ministère, les programmes et les projets d'Infrastructure Canada ont été gérés principalement au moyen d'un logiciel développé à l'interne, le système partagé de gestion de l'information pour les infrastructures (SPGII). Ce logiciel permet des communications bilatérales avec les intervenants, des rapports et des contrôles de gestion opportuns et la disponibilité constante de la base de données depuis la présentation de la demande jusqu'à la finalisation des activités précises du financement contractuel, en passant par le lancement et l'exécution du marché.

La plateforme, qui a été conçue et partiellement créée (mais pas capitalisée) au cours de la période précédant la politique du gouvernement sur la capitalisation pour l'exercice 2001-2002, a été, au moment de la création d'Infrastructure Canada, transférée tout de suite au Ministère par le Secrétariat du Conseil du Trésor et elle a évolué au fil des ans de manière à prendre en charge tous les programmes qui en sont venus à être gérés par Infrastructure Canada.

Au départ, la durée de vie utile estimative du SPGII était très incertaine parce que le financement des initiatives supportées par le SPGII était d'une durée limitée précise; c'est pourquoi le logiciel n'a été ni capitalisé ni amorti.

16

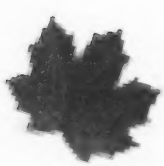
Toutefois, le taux de croissance des activités de financement de programme gérées par Infrastructure Canada, surtout en raison de la mise en œuvre du Fonds de la taxe sur l'essence en 2005-2006, qui donnera lieu à des augmentations des charges annuelles jusqu'en 2009-2010, constitue l'élément déclencheur de la réévaluation de la pratique de passation en charges des charges annuelles liées au logiciel interne de gestion des programmes, SPGII, sur les exercices allant de 2001-2002 à 2005-2006. Par ailleurs, les investissements dans cet outil ont atteint un niveau tel qu'ils méritent d'être présentés dans les états financiers et que leur valeur à long terme pour le Ministère mérite d'être reconnue.

Dans le contexte du portefeuille de programmes de 2005-2006, l'évaluation des investissements dans le logiciel indiquait qu'une capitalisation rétrospective était justifiée jusqu'au moment où le logiciel a été pour ainsi dire achevé, c'est-à-dire à la fin de l'exercice 2003-2004, et que, selon les hypothèses les plus probables, la durée de vie utile du système se rendra jusqu'à la fin de l'exercice 2010-2011, moment où les programmes de financement gérés actuellement par le Ministère devraient dans l'ensemble avoir été menés à terme.

Les états financiers de 2005-2006 ont été rajustés pour tenir compte des charges engagées au titre de cet élément d'actif entre 2001-2002 et 2005-2006, comme si l'élément d'actif avait été capitalisé jusqu'au moment où le logiciel a pour ainsi dire été achevé, c'est-à-dire la fin de l'exercice 2003-2004 et, à partir de ce moment-là, l'élément d'actif a fait l'objet d'un amortissement linéaire sur les sept exercices suivants. Ces mesures et le fait que les charges engagées pour améliorer le système depuis le commencement de l'amortissement sont traitées comme des améliorations donnent lieu à des charges capitalisées brutes totales de 12,011 millions de dollars, à un actif net de 10,082 millions de dollars au 31 mars 2006 et à une hausse de l'avoir du Canada d'une valeur nette équivalente, soit 10,082 millions de dollars.

À la suite de la capitalisation rétroactive de ce bien, les états financiers pour l'exercice se terminant le 31 mars 2006 ont été régularisés de la manière suivante :

2006 (en milliers de dollars)	2006 Tels que présentés	Révision	2006 Tels que régularisés
État des résultats			
Amortissement des charges	33	1 187	1 220
Services professionnels et spéciaux	14 126	(3 501)	10 625
Salaires et avantages sociaux des employés	17 612	(278)	17 334
Total des charges de fonctionnement	42 557	(2 592)	39 965
État de la situation financière			
Immobilisations corporelles	254	10 082	10 336
Total de l'actif	59 509		69 591
Avoir du Canada	(270 881)	10 082	(260 799)



Section IV : Autres sujets d'intérêt

4.1 Initiatives d'administration et de gestion ministérielles

La troisième activité de programme d'Infrastructure Canada est l'administration ministérielle, qui encourage l'excellence dans la gestion des programmes et la gestion ministérielle en vue d'appuyer les priorités d'Infrastructure Canada. L'administration ministérielle comprend les éléments suivants :

- le bureau de l'administrateur général;
- les Services ministériels;
- les Communications;
- les Services juridiques.

Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, appuyé par l'administrateur général, doit s'assurer que les activités du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités remplissent les objectifs prioritaires du gouvernement. Infrastructure Canada est bien placé pour appuyer le gouvernement du Canada dans son engagement, à un niveau sans précédent, pour rebâtir et moderniser l'infrastructure de notre pays. Pour atteindre cet objectif, toutes les parties de l'organisation doivent reconnaître les rôles complémentaires qu'elles jouent au sein du Portefeuille, ainsi que leurs rôles respectifs pour ce qui est de soutenir le ministre dans ses responsabilités envers le Parlement et les Canadiens.

Services ministériels

Divisés en cinq secteurs clés (gestion de l'information et technologie de l'information, finances et administration, ressources humaines, évaluation et vérification interne), les Services ministériels donnent non seulement un soutien à tous les employés d'Infrastructure Canada, mais répondent également à bien des demandes des administrations centrales pour rendre compte des dépenses et des activités du Ministère. Ils sont aussi responsables de surveiller la mise en œuvre des politiques et des stratégies pour protéger l'intégrité des programmes de planification financière et de gestion ministérielle.

Gestion de l'information et technologie de l'information

Le personnel des services de Gestion de l'information et technologie de l'information (GI/TI) fournit des conseils et des services techniques à Infrastructure Canada. GI/TI facilite la gestion de plusieurs programmes de financement du Ministère, et ce, grâce au **Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures (SPGII).** Il s'agit d'un système exploitable sur le Web, protégé, convivial et bilingue qui permet aux administrations provinciales, territoriales et municipales de présenter au PIC des demandes de financement de projet en direct. Le SPGII, mis sur pied en août 2001, permet aux utilisateurs d'inscrire des projets en direct et de suivre le traitement de leur demande, de lire les renseignements sur les retombées de ces projets et les paiements effectués. Les différents partenaires et le public peuvent aussi se servir du SPGII pour des obtenir des mises à jour et des renseignements sur divers aspects du programme des infrastructures.

GI/TI a élaboré un modèle d'activités axé sur les principes de gestion des services pour favoriser les améliorations continues, appliquer les politiques centrales du gouvernement (telles que la Gestion de l'information gouvernementale et la Gestion de la sécurité des technologies de l'information) et faciliter la prestation des services par l'entremise d'une initiative de services en commun. Le modèle reconnaît que les services de GI/TI devraient être axés sur la clientèle et répondre les besoins du ministère grâce à un cadre de gouvernance structuré, des pratiques et des processus exemplaires ainsi qu'en effectuant des améliorations continues.

Au cours des trois prochaines années, GI/TI compte se concentrer sur cinq orientations clés : client et culture, planification et normes, gens et organisation, services et projets. En 2006-2007, GI/TI a accompli ce qui suit :

- Améliorations apportées au SPGII pour inclure toutes les provinces qui ont signé des ententes aux termes du FIMR et soutenir la réception des demandes présentées dans les municipalités.
- Création d'une section responsable de la sécurité de la TI en réponse aux exigences établies par le Conseil du Trésor quant à la Gestion de la sécurité des technologies de l'information et promotion de l'importance de la sécurité au sein des services de GI/TI.
- Approbation de la politique de gestion de l'information d'Infrastructure Canada pour le secteur de la gestion de l'information, conformément à la *Politique sur la gestion de l'information gouvernementale.*

Stratégie des ressources humaines

Infrastructure Canada respecte et soutient les aspirations professionnelles de ses employés, sollicite leurs opinions et célèbre leurs réalisations. Puisque le ministère évolue toujours, l'accent est mis sur la maximisation des capacités de ses ressources humaines dans le but d'exécuter les opérations ministérielles avec succès. La stratégie des ressources humaines d'Infrastructure Canada vise les quatre secteurs clés suivants :

- ***Constitution des effectifs*** : Infrastructure Canada travaille toujours à remplir ses postes rapidement et efficacement ainsi qu'à recruter un personnel adéquat qui est doté des compétences et des habiletés qui sont nécessaires pour accomplir le travail exigé par l'organisation. Le Ministère est à mettre au point des stratégies telles que la dotation collective dans le but de remplir les postes vacants, de déterminer les besoins d'apprentissage et de fournir aux employés une feuille de route pour assurer leur développement professionnel. Malgré les efforts déployés par Infrastructure Canada pour recruter plus d'employés, la taille de son effectif est demeurée sensiblement le même en 2006-2007.
- ***Loi sur la modernisation de la fonction publique*** : Infrastructure Canada a répondu avec succès aux principales exigences émanant de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, dans les délais fixés. Ce travail étant une priorité pour le Ministère en 2006-2007, ce dernier a redoublé ses efforts pour intégrer la planification des activités ministérielles et des ressources humaines. Un plan des ressources humaines a été ébauché. Infrastructure Canada a négocié un protocole d'entente avec le Centre des valeurs, de l'intégrité et de la résolution de conflits de Pêches et Océans Canada pour offrir des services de gestion informelle des conflits à ses employés. Les services couverts par le protocole d'entente comprennent les consultations sur la gestion des conflits, notamment l'assistance professionnelle, la prévention et l'intervention rapide, ainsi que les interventions de résolution des conflits telles que les discussions animées, les interventions en groupe et la médiation. Infrastructure Canada est un membre actif du comité mixte de consultation patronale-syndicale établi par un regroupement de petits organismes et ministères.
- ***Représentation*** : Infrastructure Canada s'est engagé à se doter de la capacité de communiquer avec le public et de lui donner des services dans une des deux langues officelles de son choix. Le *Bilan annuel sur les langues officielles de 2006-2007* montre que le Ministère a rempli son engagement avec succès. Une campagne de déclaration volontaire sur l'équité en matière d'emploi qui a été menée en février et en mars 2007 a démontré que le Ministère a réussi remarquablement à promouvoir la diversité au sein de la fonction publique. En général, il a surpassé les cibles des quatre

groupes visés par l'équité en matière d'emploi (peuples autochtones, minorités visibles, personnes handicapées, femmes). Le Ministère se concentre maintenant sur la rétention de ces employés et leur développement professionnel.

- ***Valeurs et éthique*** : Infrastructure Canada s'est engagé à sensibiliser ses employés aux valeurs et au code d'éthique de la fonction publique. Le Ministère est à mettre en place des mesures qui respectent l'esprit et l'intention de la *Loi fédérale sur la responsabilité*. On a nommé un cadre supérieur responsable de la divulgation interne d'information telle que le prescrit la *Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles*.

Vérification interne

En 2006-2007, de nombreuses mesures ont été prises pour respecter à la fois la nouvelle *Politique du Conseil du Trésor en matière de vérification interne* qui est entrée en vigueur le 1er avril 2006 (mise en œuvre échelonnée sur trois ans) et le plan de vérification interne d'Infrastructure Canada.

À la demande du Conseil du Trésor, une proposition pour des ressources supplémentaires a été déposée et le processus de dotation a été amorcé. Par contre, en raison de la forte concurrence dans les secteurs public et privé et de la rareté de la main-d'œuvre dans le domaine de la vérification, le Ministère a de la difficulté à recruter des vérificateurs d'expérience qualifiés. Le manque de ressources a retardé l'achèvement des rapports de vérification (FCIS, FIF, classification et dotation).

Les fonctions de vérification et d'évaluation ont été séparées en 2006-2007, et un nouveau mandat a été rédigé pour le Comité ministériel de vérification (CMV) à des fins d'autorisation par l'administrateur général. Ce mandat tient compte des nombreuses exigences de la *Politique du Conseil du Trésor en matière de vérification interne*. En suivant l'engagement du gouvernement du Canada de rendre les comités de vérification plus indépendants des directions des organisations, le CMV d'Infrastructure Canada comprend dorénavant un membre de Transports Canada. Le CMV s'est réuni cinq fois au cours de l'année pour se pencher d'une part sur les enjeux qui font maintenant partie de son mandat élargi (y compris, la gestion du risque, les états financiers ministériels, les rapports sur les comptes publics) et d'autre part, pour s'acquitter de ses responsabilités habituelles liées à la vérification interne et aux suivis concernant les plans d'action de la direction qui ont été bâtis pour répondre aux rapports de vérification et aux recommandations du vérificateur général.

Infrastructure Canada fait partie des 24 ministères qui sont soumis à une vérification horizontale de la délégation des pouvoirs financiers ministériels, opération qui est dirigée par le Bureau du contrôleur général et qui examine les outils dont se servent les ministères pour assurer cette délégation ainsi que les documents connexes.

D'importants travaux de vérification ont été achevés en 2006-2007 sur le cadre de contrôle de la gestion du FCIS et du FIF. On a aussi rédigé un cadre de référence pour la vérification de la dotation et de la classification.

Durant le dernier trimestre de 2006-2007, on a élaboré un plan de vérification interne axé sur le risque d'une durée de trois ans. Ce plan sera approuvé au cours de la prochaine réunion du CMV.

Évaluation

En 2006-2007, on a séparé les fonctions d'évaluation et de vérification. Le comité de direction agit en tant que comité ministériel d'évaluation (CME). Celui-ci est principalement responsable de l'approbation de la politique d'évaluation d'Infrastructure Canada, du plan d'évaluation annuel, des rapports d'évaluation et d'examen, de la résolution des questions litigieuses se rapportant aux évaluations, et le suivi des mesures qui sont prises en réponse aux résultats d'évaluation. Le processus de suivi de l'évaluation a été instauré et des renseignements seront recueillis périodiquement.

Le CME a approuvé un plan d'évaluation de trois ans en janvier 2007. Faisant partie du plan de 2006-2007, l'évaluation du projet de l'année de transition d'*Infraguide* a été effectuée à l'été 2006. Selon les résultats obtenus, la durabilité de ce projet sur le plan financier est en péril en raison du manque d'engagement de quelques-une des principales parties prenantes. Toutefois, on s'entend pour dire que la Fédération canadienne des municipalités, qui a dirigé ce projet, a respecté la plupart de ses engagements en ce qui a trait aux produits et aux activités.

Un cadre d'évaluation a été préparé pour le FIMR et le FTE. Ceux-ci ont été présentés au Centre d'excellence en évaluation du Conseil du Trésor. En raison des délais contractuels, ces évaluations seront faites en 2007-2008. Un examen prévu de la mise en œuvre, ou une évaluation à mi-parcours, du FTC a été annulé puisque le programme d'un an a été achevé en 2006-2007. Cependant, on procédera à l'évaluation sommative au même moment qu'on entamera celle du FTE.

Gestion du risque

En 2006-2007, Infrastructure Canada a achevé l'élaboration de son premier profil des risques ministériel. Ce profil définit des secteurs de risque importants, les événements comportant possiblement des risques ainsi que les stratégies d'atténuation de ces derniers. Ces stratégies sont regroupées sous quatre secteurs de risque ministériels :

- moyens législatifs, réglementaires et stratégiques;
- responsabilité du programme;
- gestion des relations;
- mesure du rendement et des résultats;
- efficacité organisationnelle.

Parmi ces secteurs de risque, voici les risques les plus élevés : les relations axées sur le programme, la mesure du rendement et des résultats, les aptitudes et les capacités des ressources humaines. L'élaboration d'un profil de risque est juste un des aspects du processus continu de gestion intégrée des risques (GIR). En 2007-2008, on poursuivra l'initiative ministérielle de GIR, en surveillant les mesures d'atténuation du profil de risque ministériel, en rédigeant une politique de GIR pour Infrastructure Canada et en produisant un profil des risques de la direction ou un profil de risque opérationnel.

Communications

La Direction des communications d'Infrastructure Canada a pour but de renseigner les Canadiens sur le financement et les projets qui appuient leurs collectivités selon tout l'éventail des programmes fédéraux d'investissement dans les infrastructures. Elle veille aussi à ce que les points de vue des Canadiens soient considérés au moment d'élaborer de nouvelles politiques et de nouveaux programmes. Les activités de communications sont coordonnées et accomplies avec son partenaire du portefeuille, Transports Canada, les organismes de développement régional, d'autres partenaires fédéraux ainsi qu'avec les provinces, les territoires et les municipalités.

Aider à informer les Canadiens : En 2006-2007, la Direction des communications a publié 47 communiqués et organisé 27 événements médiatiques partout au pays. Les partenaires fédéraux ont aussi publié plus de 350 communiqués et organisé plus de 200 événements

dans le but de soutenir les programmes d'infrastructure dont ils ont la responsabilité. Mis ensemble, tous ces efforts ont permis de diffuser dans les journaux nationaux et régionaux, à la télévision et dans les médias communautaires de partout au pays de l'information aux Canadiens sur les investissements importants ayant été engagés dans les infrastructures canadiennes. De plus, la Direction des communications a répondu à plus de 600 demandes du public et à plus de 60 appels des médias en fournissant à ceux-ci des réponses à leurs questions. Ce travail représente 84 % des activités de la Direction au cours de la dernière année.

Communiquer de l'information aux parties intéressées : Pour soutenir ses activités de sensibilisation et communiquer des renseignements aux principales parties intéressées, la Direction des communications a rédigé 36 discours pour le ministre et la haute direction et a fourni plusieurs articles à des fins de publication. Elle a aussi prêté main-forte à l'occasion de deux conférences d'importance d'Infrastructure Canada en travaillant à sensibiliser davantage les gens sur les programmes d'infrastructure du gouvernement fédéral, les initiatives des villes et des collectivités ainsi que sur les projets de recherche s'y rattachant. En juin 2006, la conférence annuelle de la Fédération canadienne des municipalités à Montréal et le Forum mondial urbain ONU-HABITAT qui a eu lieu à Vancouver ont contribué à faire connaître davantage les intérêts du gouvernement du Canada en matière d'infrastructure et de collectivités ainsi que les investissements qui y ont été engagés. En outre, Infrastructure Canada a conclu un partenariat avec le ministère du Renouvellement de l'Infrastructure publique de l'Ontario (Toronto, octobre 2006) et le Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (Québec, novembre 2006) pour appuyer la tenue de conférences qui portent sur l'infrastructure.

Recherche sur l'opinion publique : En février 2007, cherchant à connaître l'opinion publique, la Direction des communications a organisé une série de 14 groupes de discussion partout au pays pour sonder les points de vue et les opinions des Canadiens sur divers sujets se rapportant au portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Les sujets abordés touchent la qualité de vie, les priorités collectives, la croissance économique, l'environnement ainsi que la compréhension de l'infrastructure et le rôle du fédéral. Pour lire au sujet de ces résultats, visitez le **http://www.infrastructure.gc.ca/mc-cm/pub_opinion/2007-06_f.shtml**.

4.2 Renseignements additionnels sur les programmes d'investissement en infrastructure

Outre les renseignements présentés aux sections I et II, les tableaux qui suivent fournissent des détails concernant les projets qui ont été annoncés ou autorisés en 2006-2007 ainsi que des données cumulatives au sujet des principaux programmes d'investissement qui ont été exécutés ou coordonnés par Infrastructure Canada : le FCIS, le FIF, le PIC, le FIMR, le FTE et le FTC.

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS)

Tableau 4.1 : Projets annoncés aux termes du FCIS en 2006-2007

Province	Date	Projet	Catégorie	Contribution (M$)
Île-du-Prince-Édouard	5 mai 2006	Autoroute 2	Infrastructure routière ou ferroviaire	7,5
Manitoba	6 juillet 2006	Canal de dérivation de la rivière Rouge (Phase 2)	Contrôle des inondations	42,0
	23 février 2007	Canal de dérivation de la rivière Rouge (Phase 3)	Contrôle des inondations	170,5
Alberta	29 août 2006	Autoroute 63	Infrastructure routière ou ferroviaire	150,0
Yukon	7 septembre 2006	Usine de traitement des eaux résiduaires de Dawson City/Carmacks	Épuration de l'eau traitement des eaux résiduaires	9,0
Ontario	25 mai 2006	Centre du Festival international du film de Toronto	Tourisme et développement urbain	25,0[1]
	20 décembre 2006	Centre Evergreen at the Brickworks de Toronto	Tourisme et développement urbain	20,0

Province	Date	Projet	Catégorie	Contribution (M$)
Ontario	6 mars 2007	Voie rapide réservée aux autobus de Mississauga	Transport en commun	83,0
	6 mars 2007	Construction d'Acceleride, service de transport par autobus rapide à Brampton	Transport en commun	95,0
Québec	6 avril 2006	Route 185	Infrastructure routière ou ferroviaire	85,0[1]
	30 mai 2006	Prolongement de l'autoroute 35	Infrastructure routière ou ferroviaire	44,0[1]
	30 mai 2006	Autoroute 50	Infrastructure routière ou ferroviaire	38,0[1]
	30 mai 2006	Échangeur Dorval	Infrastructure routière ou ferroviaire	55,0[1]
	31 août 2006	Infrastructure d'eau potable à Atwater et Des Baillets à Montréal	Épuration de l'eau	58,5[1]
Nouvelle-Écosse	24 février 2007	Autoroutes 104 et 125	Infrastructure routière ou ferroviaire	15,0
Nouveau-Brunswick	16 mars 2007	Nettoyage du port de Saint John	Épuration de l'eau et traitement des eaux résiduaires	26,6
Total				**924,1**

Nota :

- La somme des colonnes peut être inexactes parce ce qu'elle a été arrondie.

1 Les projets sont listés dans le RMR de 2005-2006 comme « la priorité de financement annoncée ». Pour le présent exercice financier, ils sont listés comme « annonce de l'engagement de financement ».

Tableau 4.2 : Dépenses et projets annoncés aux termes du FCIS au 31 mars 2007

Compétence territoriale	Financement aux termes du FCIS (M$)	Nombre de projets annoncés au 31 mars 2007	Valeur des projets annoncés aux termes du FCIS au 31 mars 2007 (M$)	Nombre d'accords de projet signés au 31 mars 2007	Valeur des accords de projet signés aux termes du FCIS au 31 mars 2007 (M$)	Dépenses fédérales des années antérieures (M$)	Dépenses fédérales en 2006-2007 (M$)
Colombie-Britannique		3	735,0	3	525,0	240,9	284,5
Alberta		3	300,0	2	150,0	44,3	68,2
Saskatchewan		5	120,0	4	92,7	48,8	27,3
Manitoba		3	347,5	3	135,0	42,8	74,0
Ontario		14	1 255,0	7	562,0	95,3	121,9
Québec		11	674,4	3	64,9	10,2	9,7
Nouveau-Brunswick		5	271,6	4	238,0	52,7	38,6
Nouvelle-Écosse		3	105,5	2	90,5	24,7	8,1
Île-du-Prince-Édouard		7	30,0	3	11,2	1,7	8,3
Terre-Neuve-et-Labrador		3	60,0	3	60,0	16,2	21,2
Yukon		3	35,0	2	26,0	9,2	2,4
Territoires du Nord-Ouest		1	40,0	1	40,0	30,4	13,0
Nunavut		2	40,0	2	40,0	8,7	4,1
Projets de priorité nationale[2]		4	150,0	5	129,8	–	–
Somme partielle	**4 961,0**	**65**[3]	**4 164,0**	**44**	**2 165,2**	**626,0**	**681,2**
Coordination fédérale/ recherche/autre	187,0						
Total	**5 148,0**[1]						

Nota :

1 **Au budget initial de 4 milliards de dollars du FCIS, on a ajouté ce qui suit : (M$)**

Autoroutes du Nouveau-Brunswick (Nouveau-Brunswick)	140,0
GO Transit (Ontario)	65,0
Canada Line (Colombie-Britannique)	210.0
Échangeur de Dorval (Québec)	12,0
Festival international du film de Toronto (Ontario)	25,0
Complément au budget de 2006 du FCIS	750,0
Moins : L'argent transféré à Parcs Canada pour améliorer l'autoroute transcanadienne dans le parc national de Banff	(50,0)
Restrictions des dépenses – Petit ministère (Réduction prise par le ministère des Finances en 2007)	(4,0)
	1148,0

2 **Détail des projets de priorité nationale :**

Canal de dérivation du Manitoba (Manitoba)	40,0
Corridors for Canada (Territoires du Nord-Ouest)	25,0
Initiative nationale de satellite	70,2
Territoires du Nord-Ouest	7,0
Nunavut	7,8
	150.0

3 Bien que la somme de la colonne s'élève à 67, c'est le chiffre 65 qui apparaît, en raison du projet Corridors for Canada des Territoires du Nord-Ouest et du canal de dérivation du Manitoba sont comptés deux fois par les compétences territoriales et les projets de priorité nationale.

Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF)

Tableau 4.3 : Projets annoncés aux termes du FIF en 2006-2007

Date	Projet	Contribution fédérale (M$)
30 mai 2006	Québec : Autoroute 55	7,5
30 mai 2006	Québec : Route 173/Autoroute 73	51,5
30 mai 2006	Québec : Autoroute 35 (portion de la frontière)	13,0
Total		**72,0**

Nota :

- La somme des colonnes peut être inexactes parce ce qu'elle a été arrondie.
- Les projets sont listés dans le RMR de 2005-2006 comme « la priorité de financement annoncée ». Pour le présent exercice financier, ils sont listés comme « annonce de l'engagement de financement ».

Tableau 4.4 : Dépenses et projets annoncés aux termes du FIF au 31 mars 2007

Compétence territoriale	Financement aux termes du FIF (M$)	Nombre de projets annoncés au 31 mars 2007	Valeur des projets annoncés aux termes du FIF au 31 mars 2007 (M$)	Nombre d'accords de projet signés au 31 mars 2007	Valeur des accords de projet signés aux termes du FIF au 31 mars 2007 (M$)	Dépenses fédérales des années antérieures (M$)	Dépenses fédérales en 2006-2007 (M$)
Colombie-Britannique		2	90,0	1	88,0	43,2	19,2
Alberta		–	–	–	–	–	–
Saskatchewan		1	5,0	1	5,0	1,9	0,1
Manitoba		–	–	–	–	–	–
Ontario		4	338,1	3	158,1	59,6	28,5
Québec		3	72,0	–	–	–	–
Nouveau-Brunswick		1	30,0	1	30,0	6,3	5,4
Nouvelle-Écosse		–	–	–	–	–	–
Île-du-Prince Édouard		–	–	–	–	–	–
Terre-Neuve-et-Labrador		–	–	–	–	–	–
Yukon		–	–	–	–	–	–
Territoires du Nord-Ouest		–	–	–	–	–	–
Nunavut		–	–	–	–	–	–
Somme partielle	**535,1**	**11**	**535,1**	**6**	**281,1**	**111,1**	**53,1**
Coordination fédérale	46,9	–	46,9				
Total	**582,0[1]**	**11**	**582,0[1]**				

1 La somme totale d'argent allouée aux termes du FIF ne tient pas compte de 3 M$, qui a été transférée à l'Agence des services frontaliers du Canada pour le projet de modélisation de la frontière et de 15 M$ laquelle a été transférée pour la nouvelle installation frontalière à St.Stephen au Nouveau-Brunswick.

Programme infrastructures Canada (PIC)

Tableau 4.5 : Dépenses et projets autorisés aux termes du PIC au 31 mars 2007

Compétence territoriale	Financement aux termes du PIC (M$)	Nombre de projets autorisés au 31 mars 2007	Valeur des projets autorisés aux termes du PIC au 31 mars 2007 (M$)	Dépenses fédérales des années antérieures (M$)	Dépenses fédérales en 2006-2007 (M$)
Colombie-Britannique	268,5	310	263,6	178,2	57,5
Alberta	171,0	778	166,7	142,2	17,1
Saskatchewan	56,7	365	55,5	51,8	2,4
Manitoba	60,9	174	60,3	54,4	3,5
Ontario	680,7	533	665,5	529,9	86,6
Québec	515,5	900	507,2	293,8	91,1
Nouveau-Brunswick	54,4	93	53,6	52,0	1,6
Nouvelle-Écosse	65,3	146	64,4	52,2	9,2
Île-du-Prince-Édouard	12,8	81	12,6	12,4	0,4
Terre-Neuve-et-Labrador	51,2	381	50,1	38,3	8,6
Yukon	2,5	8	2,5	2,5	0,0
Territoires du Nord-Ouest	3,0	12	3,0	3,0	0,0
Nunavut	2,1	5	2,1	2,1	0,0
Premières Nations	31,1	97	30,4	29,4	1,0
Somme partielle	**1 976,0**	**3 883**	**1 937,6**	**1 442,2**	**279,1**
Coordination fédérale/*Infraguide*	74,0				
Total	**2 050,0**				

Nota :

- La somme des colonnes peut être inexactes parce ce qu'elle a été arrondie.

Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR)

Tableau 4.6 : Dépenses et projets autorisés aux termes du FIMR au 31 mars 2007

Compétence territoriale	Financement aux termes du FIMR (M$)	Nombre de projets autorisés au 31 mars 2007	Valeur des projets autorisés aux termes du FIMR au 31 mars 2007 (M$)	Dépenses fédérales des années antérieures (M$)	Dépenses fédérales en 2006-2007 (M$)
Colombie-Britannique	75,0	-	0,0	0,0	0,0
Alberta	107,0	43	65,0	0,0	0,0
Saskatchewan	45,0	213	37,2	2,2	6,7
Manitoba	49,0	60	36,9	4,7	6,8
Ontario	362,0	280	288,8	2,7	47,6
Québec	235,0	111	111,6	0,0	6,8
Nouveau-Brunswick	40,0	40	28,2	0,4	9,1
Nouvelle-Écosse	45,0	69	34,6	0,0	0,0
Île-du-Prince-Édouard	22,0	75	10,9	0,0	3,7
Terre-Neuve-et-Labrador	33,0	34	7,8	0,0	0,1
Yukon	19,0	17	12,8	0,0	0,8
Territoires du Nord-Ouest	19,0	20	12,3	0,0	0,0
Nunavut	19,0	1	2,2	0,0	0,0
Premières Nations	30,0	–	–	–	–
Somme partielle	**1 100,0**	**963**	**648,2**	**10,0**	**81,6**
Coordination fédérale	40,0				
FCIS – Transport en commun rapide en C.-B.[1]	60,0				
Total	**1 200,0**				

Nota :

- La somme des colonnes peut être inexactes parce ce qu'elle a été arrondie.

1 Le projet du FCIS appelé « Canada Line », un lien de transport rapide à Vancouver reçoit 60 millions de dollars de la part qui est accordée à la Colombie-Britannique dans le cadre du programme du FIMR.

Fonds de la taxe sur l'essence

Tableau 4.7 : Sommes allouées et dépenses effectuées aux termes du FTE

Compétence territoriale	Sommes totales allouées de 2005 à 2010 (M$)	Sommes allouées pour 2006-2007 (M$)	Dépenses fédérales en 2006-2007 (M$)	Dépenses fédérales au 31 mars 2007 (M$)
Colombie-Britannique	635,6	76,3	76,3	152,5
Alberta	476,9	57,2	57,2	114,5
Saskatchewan	147,7	17,7	17,7	35,5
Manitoba	167,2	20,1	20,1	40,1
Ontario	1 865,5	223,9	223,2	446,3
Québec	1 151,0	138,1	138,1	276,2
Nouveau-Brunswick	116,1	13,9	7,0	20,9
Nouvelle-Écosse	145,2	17,4	17,4	34,8
Île-du-Prince-Édouard	37,5	4,5	2,2	6,7
Terre-Neuve-et-Labrador	82,2	9,9	19,7	19,7
Yukon	37,5	4,5	4,5	9,0
Territoires du Nord-Ouest	37,5	4,5	2,2	6,7
Nunavut	37,5	4,5	4,5	9,0
Premières Nations	62,6	7,5	0,0	0,0
Total	**5 000,0**	**600,0**	**590,2**	**1 172,1**

Nota :

- La somme des colonnes peut être inexactes parce ce qu'elle a été arrondie.

Fonds destinés au transport en commun

Tableau 4.8 : Fonds destinés au transport en commun dépensés en 2006-2007*

Compétence territoriale	Sommes allouées (M$)	Dépenses fédérales en 2005-2006 (M$)	Dépenses fédérales en 2006-2007 (M$)
Colombie-Britannique	52,5	52,5	–
Alberta	40,1	40,1	–
Saskatchewan	12,5	12,5	–
Manitoba	14,7	14,7	–
Ontario	155,2	155,2	–
Québec	94,4	94,4	–
Nouveau-Brunswick	9,4	9,4	–
Nouvelle-Écosse	11,7	–	11,7
Île-du-Prince-Édouard	1,7	1,7	–
Terre-Neuve-et-Labrador	6,5	–	6,5
Yukon	0,4	0,4	–
Territoires du Nord-Ouest	0,5	–	0,5
Nunavut	0,4	–	0,4
Total	**400,0**	**380,9**	**19,1**

Nota :

• La somme des colonnes peut être inexactes parce ce qu'elle a été arrondie.

° La totalité des 400 millions de dollars du FTC a été allouée.

4.3 Contacts

Pour obtenir plus de renseignements, visitez **www.infrastructure.gc.ca** ou communiquez avec Infrastructure Canada. Voici les coordonnées.

Infrastructure Canada
90, rue Sparks, bureau 605
Ottawa (Ontario) K1P 5B4

Téléphone : 613-948-1148
Interurbains : 1 800 O-Canada (1 800 622-6232)